МИХАИЛ МЕДВЕДЕВ
[РЕДАКТОР ЖУРНАЛА «5 КОЛЕСО»]

10 АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ ПЕРЕВЕРНУЛИ МИР

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Перед вами книга об автомобилях, и не только о них. Из нее вы узнаете и о истории создания машин, и все их технические характеристики. Помимо этого вы познакомитесь с интереснейшими личностями – инженерами, конструкторами и дизайнерами. Вас ждут драматические сюжеты с неожиданными развязками. Практически авантюрные мини-романы, да еще и с картинками.

В книге использованы редкие, до этого момента не публиковавшиеся в России фотографии!

- Михаил Медведев
  - Предисловие
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Иллюстрации

Михаил Медведев
10 автомобилей, которые перевернули мир

Предисловие

«Интересная конструкция, жаль, что она не имеет практического применения». Именно так в 1888 г. авторитетная немецкая пресса прокомментировала появление первого в мире автомобиля с бензиновым двигателем, который его создатель инженер и изобретатель Карл Бенц представил на технической выставке в Мюнхене. Прошло чуть более 100 лет, и те слова звучат забавным анекдотом. Сегодня для кого-то автомобиль – это практически вся жизнь. (К этой немногочисленной категории людей нескромно причисляет себя и автор книги, автомобильный журналист с 20-летним стажем) Для других – это фетиш и предмет поклонения (таких, к счастью, меньшинство), для большинства же – удобный способ добраться из пункта А в пункт Б. Короче говоря, нет смысла доказывать очевидное – автомобиль действительно изменил этот мир, сделав его ближе, интереснее и свободней.

А теперь перейдем к оправданиям. В этой книге вы найдете рассказы об истории создания всего 10 автомобилей. «Позвольте! – изумится читатель. – А где же, к примеру, Ferrari? А почему здесь нет ни одного упоминания о BMW, Jaguar, Lamborghini?» Что тут скажешь… Первое и главное оправдание – обо всем не напишешь. Во-вторых же, это личный взгляд и выбор автора, и выбор этот хоть и был мучительно труден (попробуйте составить хит-парад из 10 величайших мировых правителей или 10 худших фильмов Голливуда), однако является обоснованным. Да, я действительно считаю, что тот же Ford T сыграл в истории гораздо большую роль, чем все Ferrari вместе взятые, поскольку стал первым по-настоящему доступным автомобилем в истории, а гибридная ToyotaPrius заглядывает в будущее гораздо дальше многих собратьев – более эффектных, мощных и престижных. Более того, сложно представить, каким был бы исход Второй мировой войны, если бы группа американских инженеров и конструкторов не создала в 1940-м маленький, но по-настоящему великий вездеход, вошедший в историю под именем Jeep. Свой неоценимый вклад в историю, если не человечества, то автомобилестроения, вложили и другие герои этой книги Rolls-Royce «40/50 h.p.», Volkswagen Beetle, Citroën DS, Austin Mini, Porsche 911, Audi Quattro.

Так или иначе перед вами книга об автомобилях. Но и не только о них. Ведь любой автомобиль – это и интереснейшие личности – гениальные инженеры и дизайнеры, занятные истории, драматические сюжеты, словом, каждая глава книги,

история создания каждого автомобиля, это практически авантюрный роман да еще и с картинками (в книге использованы редкие, до этого момента не публиковавшиеся в России фотографии).

Ну что ж, поехали! Интересного вам чтения!

Глава 1
Benz Motorwagen – первый автомобиль, который не был первым

Зимой 2011 г. автомобиль без особой помпы отметил собственный юбилей – 125 лет с того момента, когда немецкий инженер Карл Бенц оформил патентную заявку на трехколесное транспортное средство с бензиновым мотором. С тех самых пор 29 января 1886 г. вполне официально считается днем рождения всех автомобилей мира. Справедливость и подлинность этой даты, как говорится, не обсуждается и не ставится под сомнение. Казалось бы, какие могут быть вопросы, если существуют десятки жизнеописаний Карла Бенца, в которых с аптекарской точностью отслежен жизненный и творческий путь немецкого конструктора, да и оригиналы патентных документов первого в мире автомобиля представлены на всеобщее обозрение в музее компании Mercedes-Benz?! Кто не верит, может проверить самолично. И все-таки сомневающиеся время от времени находятся и задают вопросы разной степени каверзности, на некоторые из которых так сразу и не ответишь…

В самом деле, почему пионером автомобилестроения

считается именно Бенц, если работоспособные самодвижущиеся транспортные средства существовали еще задолго до первой поездки его вошедшего в историю Motorwagen? Вопрос, безусловно, интересный и требующий разъяснений. Попробуем расставить точки над «i» в этом довольно деликатном деле. Для начала не лишним будет вспомнить само определение понятия «автомобиль». И здесь разночтений как будто нет. Любой авторитетный источник от Британской энциклопедии до сетевой Википедии определяют автомобиль как «транспортное средство, созданное для перевозки пассажиров, как правило, приводящееся в движение двигателем внутреннего сгорания». Ничего удивительного, не так ли? Загвоздка лишь в этом самом «как правило». Сегодня многие даже не представляют себе машину, под капотом которой скрывается что-то иное кроме как бензиновый мотор, работающий по циклу Отто, или двигатель, конструкции, запатентованной Рудольфом Дизелем.

Пар, электричество, бензин?

Давайте на время забудем о существовании двигателя внутреннего сгорания и просто попытаемся ответить на вопрос: когда именно появился первый самодвижущийся экипаж? Боюсь, что исчерпывающего ответа попросту не существует. И опять же многое упирается в терминологию. Скажем, летописи свидетельствуют, что еще в XVI в. в Нидерландах неизвестные изобретатели построили и якобы вполне успешно испытали повозки с парусами, двигавшиеся по дорогам, словно корабли по морю. Можно ли считать автомобилями эти сухопутные лодки? Вряд ли… Столетием позже по улицам Парижа, пугая прохожих, лошадей и собак, разъезжала механическая телега, приводившаяся в действие, как будильник, посредством заводной пружины. И это тоже автомобиль? Пожалуй, все-таки нет. Ведь в представлении современного человека полноценное транспортное средство должно самостоятельно обеспечивать себя необходимой для движения энергией, не надеясь на милость попутного ветра или количество оборотов заводной пружины.

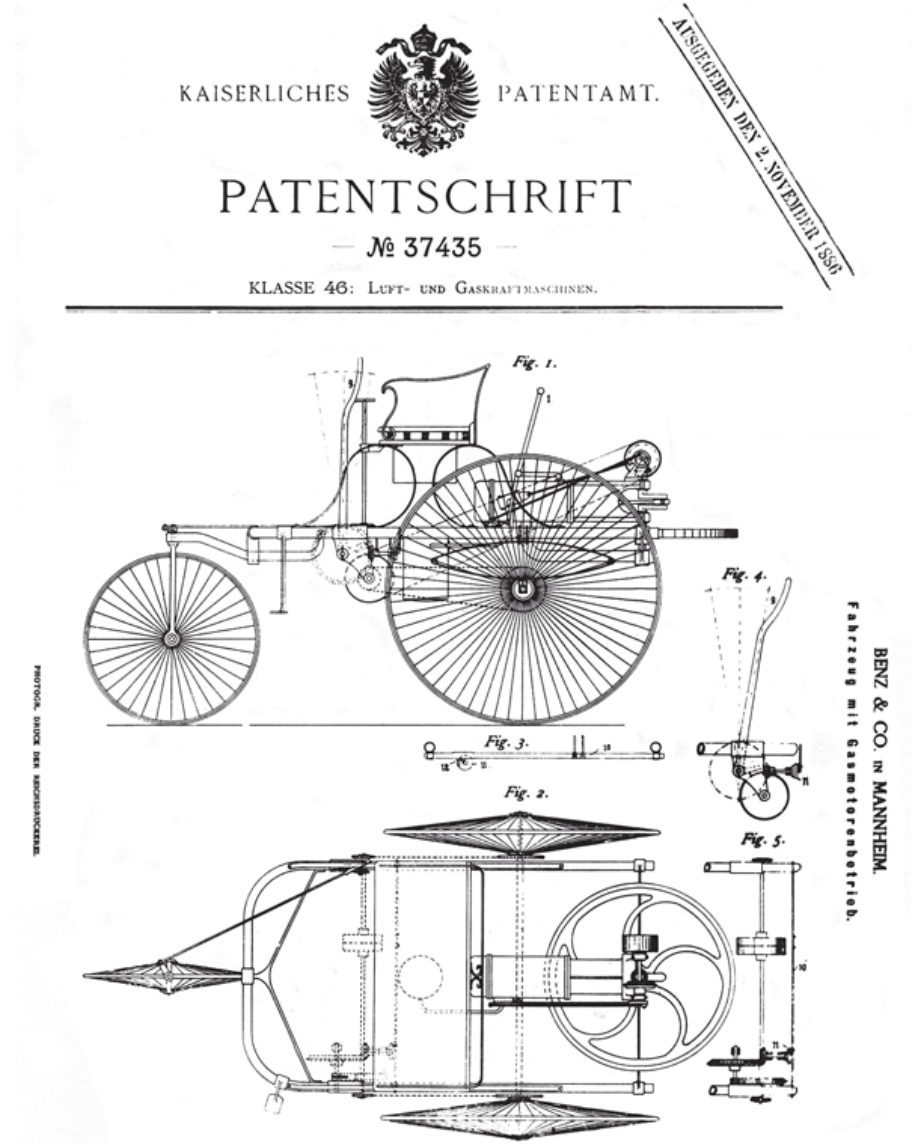
Карл Бенц

Но это еще цветочки! Падкие до исторических сенсаций специалисты, в свою очередь, приписывают авторство принципиальной схемы автомобиля то Леонардо да Винчи, то Исааку Ньютону, то безымянным ученым из Древнего Китая. Некоторые умудряются находить первые упоминания о самодвижущихся аппаратах даже в «Большом сочинении» английского философа Роджера Бейкона, жившего аж в XIII в.! Полагаю все же, что великие мужи прошлого обойдутся и без чужой славы, которая по справедливости принадлежит куда менее известному в широких кругах французу Николя-Жозефу Куньо.

Еще в конце XVIII в. талантливый военный инженер в поисках эффективного средства для транспортировки артиллерийских орудий, становившихся все более громоздкими и тяжелыми, задумался над созданием самодвижущейся механической конструкции взамен гужевой тяги. Созданный им на деньги военного ведомства паровой тягач оказался невероятно громоздким, грубым и несовершенным, каким только может быть машина совершенно нового, доселе неизвестного типа. Однако, несмотря на все насмешки и скептицизм современников, паровик, или как называл его сам Куньо «Фардье», то есть грузовик, оказался работоспособным! В 1870-м Николя-Жозеф совершает

несколько пробных поездок по Парижу, одна из которых заканчивается первым в истории человечества ДТП с участием самодвижущегося транспортного средства. Не вписавшись в поворот неуклюжий тягач Куньо врезался в кирпичную стену арсенала – склада армейского ведомства Франции. Огромный паровой котел сорвался с креплений и взорвался с оглушительным грохотом. Лишь чудом дело обходится без жертв, и ничуть не расстроенный, а напротив, даже вдохновленный первыми успехами, Николя-Жозеф как ни в чем не бывало строит новый тягач. В конце концов, несмотря на очевидные успехи, проект в буквальном смысле отправится… в музей. Громоздкая конструкция, дороговизна, а главное слишком низкая скорость и неповоротливость тягача становятся непреодолимыми преградами на пути принятия на военную службу. Впрочем, труд самого инженера оценен по заслугам. Сам Людовик XV лично выписывает Куньо пожизненную пенсию, а его паровой тягач становится экспонатом Консерватории искусств и ремесел – своеобразного политехнического музея, где, к слову, «Фардье» можно видеть и по сей день. За «грузовиком» Куньо последовали и другие паровые конструкции, самой значимой из которых следует считать разработку англичанина Уолтера Хэнкока. Созданная им многоместная паровая телега Enterpraise считается первым в мире автобусом, курсировавшим по лондонским улицам начиная с апреля 1833-го. Вообще, следующие сто лет стали настоящим расцветом самых разнообразных машин, приводившихся в действие благодаря энергии пара. Неудивительно, что к концу XIX в. не только паровозы стали привычным зрелищем как в Европе, так и по другую сторону Атлантики. Достаточно многочисленные безлошадные паровые экипажи, представлявшие собой достаточно хорошо отработанные в инженерном смысле конструкции, в сознании публики не вызывали панического ужаса. К тому времени достаточно серьезную конкуренцию паровым машинам составляли и экипажи, приводимые в движение электричеством. Первые и опять же лишь относительно удачные эксперименты с электромобилями относятся еще к первой половине XIX в. Одним из пионеров нового направления считается венгерский инженер Аньош Йедлик. Изобретатель динамо-машины еще в 1828-м установил электромотор на крошечных размеров тележку. Не столько транспортное средство, сколько игрушка, коробчонка на колесах, по рассказам очевидцев, вполне успешно передвигалась в пространстве, но, увы, не вызвала энтузиазма даже у своего создателя. Популярность электромоторов уверенно росла – через девять лет шотландец Роберт Дэвидсон создает первый

локомотив на электротяге. Впрочем, действующая трамвайная линия появится лишь в 1881-м в Германии. И аккурат в том же году французский инженер Гюстав Трюве покажет на Всемирной выставке в Париже первый работоспособный электромобиль.


KAISERLICHES PATENTAMT.

AUSGEGEBEN DEN 2. NOVEMBER 1886.

PATENTSCHRIFT

№ 37435

KLASSE 46: Luft- und Gaskraftmaschinen.

Fig. 1.

Fig. 4.

Fig. 3.

Fig. 2.

Fig. 5.

BENZ & CO. in MANNHEIM.

Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb.

Обратите внимание и это событие имело место быть аж за пять лет до того, как Карл Бенц получил свой исторический патент! Так что же мешает нам считать истинными изобретателями автомобиля Николя-Жозефа Куньо или того же Гюстава Трюве? Технически – лишь отсутствием в конструкции их экипажей двигателя внутреннего сгорания. Справедливо это или нет – не нам решать. И если уж в своеобразной войне форматов

победил не паровой и не электрический мотор, а именно двигатель внутреннего сгорания, или проще говоря ДВС, то так тому и быть. Моторы, работающие на энергии взрыва, вышли на сцену значительно позже соперников, однако в конечном итоге именно они стали победителями, получившими всеобщее признание и всемирную популярность.

Чудо светильного газа

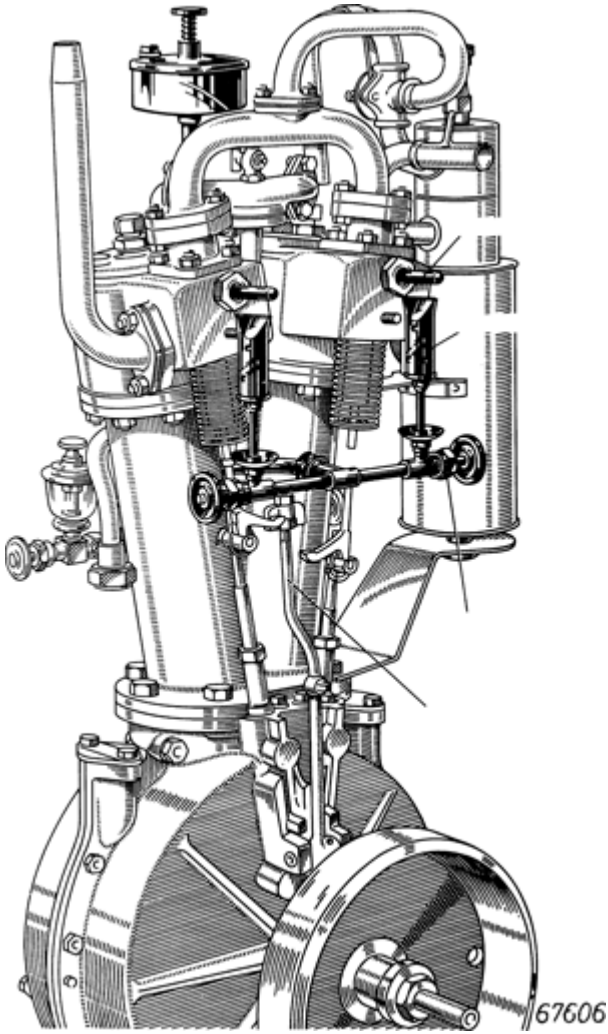
Все началось с изобретения жившего во Франции бельгийца Жана Жозефа Ленуара, который в 1860-м предложил собственную конструкцию одноцилиндрового мотора внутреннего сгорания. Надо сказать, что принципы работы ДВС к середине XIX в. не представляли тайны. Вот только все моторы, созданные предшественниками Ленуара, работали на спирту или скипидаре. Использовать их в то время в качестве топлива было столь же глупо как сегодня прикуривать от тысячерублевой купюры. Мотор бельгийца, в свою очередь, работал на дешевом светильном газе – помеси водорода, метана и окиси углерода. Неудивительно, что изобретение Жан Жозефа сразу поспешили назвать революционным прорывом в технике. – Благодаря французскому гению, век паровых моторов закончен, – восторженно писал в конце 1860-го журнал Scientific American. – Совсем скоро об Уотте и Фултоне (изобретатели паровых моторов. – Прим. автора) позабудут навсегда! Заокеанские репортеры, конечно, поторопились списать паровики со счетов, но двигатель системы Ленуара, действительно, стал весьма популярным. За следующие пять лет «Акционерное общество моторов Ленуара» продало не меньше 143 стационарных двигателей, использовавшихся в качестве источников питания для водяных насосов, привода токарных, фрезерных, ткацких и прочих станков, с их помощью вырабатывали электричество и наносили резьбу на зубчатых передачах. Важнее, что еще в 1863-м Ленуар из чистого любопытства установил одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 2,5 л, развивавшим мощность 1,5 л.с. при 100 об./мин., на трехколесную коляску, соединив первичный вал с задними колесами с помощью цепной передачи. В сентябре, как уверяют современники, Жан Жозеф даже совершил на своем автомобиле пробную поездку. 11 километров по парижским улицам он преодолел за 90 мин. Тихоходность повозки предельно разочаровала создателя – пешком то же расстояние получилось бы преодолеть быстрее. И Ленуар, находившийся буквально в шаге от одного из величайших открытий в истории человечества,

забросил опыты с самодвижущимся экипажем, переключив внимание на лодки и катера.

Справедливости ради, история повозки Ленуара на этом не заканчивается. Молва об удивительном изобретении бельгийского инженера дошла даже до царской России! Более того, император Александр II даже распорядился приобрести техническую диковинку. Приказано – сделано. Повозку погрузили на грузовую платформу и поездом доставили в Санкт-Петербург. Тут-то и выяснилось, что при дворе императорского величества нет ни одного технически подкованного человека, способного запустить мотор экипажа конструкции Ленуара. Инструкция по эксплуатации к машине, увы, не прилагалась. Подивившись на удивительную, но бесполезную в сложившихся обстоятельствах конструкцию, Александр II велел убрать ее с глаз долой. Так, действительно первый в мире автомобиль бесследно сгинул в России.

К тому времени у самого Ленуара и своих проблем хватало – ведь популярность его стационарных двигателей стремительно падала. Оказалось, что моторы бельгийца слишком шумные, чересчур требовательные к смазке и охлаждению, а главное, не очень экономичные и довольно капризные. И поток покупателей начал таять прямо на глазах. При этом нельзя сказать, что подобное развитие событий стало полностью неожиданным. Еще в начале 1860-х Жан Жозефу уже приходилось выслушать добрую порцию критики от молодого и никому неизвестного немецкого инженера по имени Готтлиб Даймлер. Выходец из семьи зажиточного кондитера из деревеньки Шорндорф, что в окрестностях Штутгарта, Даймлер получил блестящее техническое образование, а благодаря знакомству с известным меценатом Фердинандом Штайнбайсом, выбивавшим талантливым студентам гранты на обучение и практику за рубежом, не испытывал также и финансовых затруднений.

Прочитав шквал хвалебных статей, посвященных мотору бельгийского конструктора, Готтлиб не мешкая, отправился в Париж, чтобы лично познакомиться с виновником «технической революции». Но встреча с Ленуаром, а точнее сказать детальное знакомство с самой конструкцией двигателя стало для Даймлера разочарованием. Он нисколько не стесняясь в выражениях – сдержанность и такт никогда не входили в число добродетелей Готтлиба – раскритиковал мотор и, не задерживаясь, покинул Францию.



Ленуар, обиженный до глубины души, и представить не мог, что дерзкий немец совсем скоро затмит его в зените инженерной славы Европы.

На земле, в небесах и на море

Разочаровавшись в двигателе конструкции Ленуара, Даймлер отправился в Великобританию изучать инженерный опыт последователей Уотта и Фултона. Но вскоре хандра и тоска по родине заставили его вернуться в Германию. Но дома подходящей собственным амбициям работы дипломированный инженер не нашел. Финансовых проблем он по-прежнему не испытывал, а потому согласился занять место директора школы-приюта с техническим уклоном. Платили немного, зато здесь Даймлер

смог в полной мере проявить недюжинный талант управленца. Он наладил работу некоммерческой школы так, что она даже стала приносить прибыль! Важнее, что именно в техническом лицее Даймлер познакомился со своим будущим коллегой и компаньоном. Вильгельм Майбах, осиротевший в 10-летнем возрасте, явно выделялся одаренностью на фоне остальных учеников, и Готтлиб поспешил взять его под личную опеку. Совсем скоро этим двум немцам предстояло совершить настоящую техническую революцию. Впрочем, пока с уст видных инженеров и изобретателей Европы не сходила другая немецкая фамилия – Отто.

Всемирная выставка в Париже 1876 г. стала настоящей ярмаркой технических чудес. Но, безусловно, главным экспонатом из сотен механических диковинок являлся все-таки двигатель внутреннего сгорания, разработанный доселе никому неизвестным Николаусом Отто. Его мотор при равной с двигателем Ленуара мощности потреблял на треть меньше топлива, отличался более компактными размерами и, кроме того, был гораздо проще в обслуживании. Представители французской компании поначалу посчитали подобные обещания банальным надувательством. Долго и безуспешно они искали «скрытые топливопроводы», идущие к мотору Отто, не допуская даже и мысли, что какой-то немец обставил Ленуара – признанного короля ДВС! Но в конечном счете Отто и его деловой партнер Ойген Ланген покинули Париж с золотой медалью за лучшее изобретение.

Чуть позже Отто создаст еще более эффективный двигатель с четырьмя рабочими циклами – впуск, сжатие, воспламенение, выпуск. К слову, четырехтактный мотор внутреннего сгорания сегодня используется повсеместно.

К тому времени техническим директором завода Deutz, где выпускали моторы конструкции Отто, стал Даймлер. Талантливый управленец навел порядок на фабрике, значительно увеличив выпуск двигателей и введя строгий контроль качества. Совсем скоро штат рабочих фирмы с 20 человек увеличился до 240, а в одном только 1875-friDeutz продал639 двигателей. Прежде о подобных результатах руководство фирмы не осмеливалось даже мечтать! Впрочем, благополучными дела Deutz казались только со стороны. Из-за конфликта с Николаусом Отто Даймлер в конце концов вынужден был покинуть компанию. И почти сразу же вместе со своим протеже Вильгельмом Майбахом Готтлиб организовал собственную фирму, решив утереть нос бывшим работодателям.

Идея Даймлера заключалась в том, что более компактный и

легкий, чем стационарные двигатели конструкции Отто, двигатель может развивать ту же мощность, если будет работать на более высоких оборотах. И здесь многое зависело от топлива – светильный газ уже не удовлетворял требованиям конструктора. Но существовала и альтернатива – нефть.

Во второй половине XIX в. черное золото добывали и в США, и в России, а продуктом перегонки нефти, как и сегодня, являлись три основные субстанции. Это мазут, использовавшийся в качестве смазочного материала, керосин, ставший топливом для бытовых осветительных приборов, и, наконец, бензин – наиболее летучий и легковоспламеняющийся в ту пору он считался отходом производства. Инженеров, не говоря уже об обывателях, пугало свойство бензина воспламеняться даже от малейшей искры. Однако именно эту особенность прогрессивного топлива решили использовать Даймлер и Майбах. В конце концов они добились своего, создав куда более совершенный мотор нежели двигатель конструкции Отто. Как и предполагалось, весил он в семь раз меньше, но при этом раскручивался до 900 об/мин против 180 об/мин у конкурента, развивая при этом равную мощность.

Летом 1885-го закадычные друзья и коллеги решили установить ДВС собственной разработки на транспортное средство. В поисках самой легкой оправы для мотора Даймлер и Майбах остановились на деревянной двухколесной раме, к которой по бокам для поддержания равновесия прилагались два дополнительных колесика, как на современном детском велосипеде. Любопытно, что ни Готтлиб, ни Вильгельм не рискнули опробовать собственное творение в деле. Тест-пилотом отважился стать старший из сыновей Даймлера – Пауль. Оседлав диковинную машину, 16-летний смельчак без проблем добрался до деревушки Унтертюркхайм, находившейся в 3 км от отцовского дома в Канштадте – пригороде Штутгарта. Машина работала на удивление исправно и развивала скорость до 12 км/ч. Главным нареканием со стороны испытателя стал выхлопной патрубок, расположенный слишком близко к седлу – из-за чего Пауль едва не обжегся.

С приближением зимы Даймлер решил превратить свой мотоцикл (между прочим первый в мире!) в мотосани, приспособив вместо переднего колеса лыжу, а также установив сзади шипованное колесо. Эксперимент оказался не слишком удачным. Но Даймлер продолжал искать любые возможности для применения мотора. Помимо первого в мире мотоцикла, он оснастил своим мотором автобус, трамвай и горную вагонетку; на его счету удачные эксперименты с моторными лодками и

катерами, а впоследствии и с самолетами. Недаром же знаменитая эмблема Daimler – трехлучевая звезда – символизирует области применения моторов фирмы – как на земле, так и в небесах и на воде. Рано или поздно очередь должна была дойти и до самодвижущегося экипажа.

Еще в конце 1885 г. Готтлиб разместил на кузовной фирме Wilhelm WimplT & Sohn в Штутгарте заказ на новый экипаж. «Сделайте его элегантным и прочным, – отметил в заказе Готтлиб. – Я намереваюсь преподнести его жене на день рождения!» Правда, к 29 апреля – торжественной дате – кабриолет все еще был не готов. Господин Вимпф лично принес извинения, но Готтлиб не выглядел сильно расстроенным – на самом-то деле экипаж предназначался отнюдь не для фрау Даймлер…

Когда 28 августа новый кабриолет наконец доставили в мастерскую, стало ясно, что замышляют компаньоны. На экипаж не мешкая установили двигатель внутреннего сгорания. Тестировать же новый безлошадный кабриолет вновь выпало Паулю. По его словам, машина «шла очень уверенно, достигая скорости до 18 км/ч».

По иронии судьбы испытания кабриолета практически совпали с другим знаковым событием – бюро по защите авторских прав Германии одобрило патентную заявку Карла Бенца, зарегистрировавшего «автомобиль, работающий на бензине».

Готтлиб был не столько расстроен, скорее – удивлен. Оказалось, что совершенно неизвестный ему соотечественник, живший буквально в 100 км от резиденции и мастерской Даймлера, также занимается разработкой самодвижущихся экипажей с двигателями внутреннего сгорания. Кем же был этот таинственный инженер, приватизировавший славу изобретателя автомобиля?

Трудное детство

Карл Бенц родился 26 ноября 1844 г. в деревеньке Пфаффенрот, расположенной в горном массиве Шварцвальд на юго-западе Германии. Отец Карла, как и его дед, были потомственными кузнецами. Когда же между Карлсруэ и Хайдельбергом открылось железнодорожное сообщение, Йоган-Георг Бенц устроился кочегаром на паровоз, а вскоре дослужился до инженера-механика. Однако династии железнодорожников в семье Бенц не суждено было случиться. Началось с пустяка. Как-то летом 1846-го из-за ошибки стрелочника локомотив сошел с

рельсов и в течение несколько часов Йоган-Георг вместе с другими рабочими ставили многотонную махину обратно на пути. Уже по дороге домой разгоряченный и мокрый от пота Бенц-старший постоял на сквозняке, а на утро слег с температурой. Закончилось же все настоящей трагедией – через несколько дней бедняга умер от воспаления легких. Маленькому Карлу не исполнилось и двух лет.

Жозефина Бенц была абсолютно безутешна – в одночасье она потеряла и мужа, и единственного кормильца. Скромной вдовьей пенсии едва хватало, чтобы сводить концы с концами, но она твердо решила во чтобы то ни стало поставить сына на ноги. Карлу Бенцу с самого детства везло на женщин.

Прихватив сына и нехитрый скарб, Жозефина переехала в Карлсруэ. В деревне работы все равно не было, а в городе энергичная фрау устроилась кухаркой, все заработанные деньги откладывая на обучение сына. Так что несмотря на, мягко говоря, скромное финансовое положение, Карл учился в довольном престижном техническом лицее, где проявил особый интерес к физике и химии. Тогда же юный Бенц не на шутку увлекся часовыми механизмами и работами Луи Даггера – одного из основоположников фотографии. Оба хобби пригодятся ему в дальнейшем. В сложные для маленькой семьи моменты Карл будет подрабатывать ремонтом карманных часов и механических будильников, а также фотографировать нередких в Шварцвальде туристов.

По окончании лицея Бенц решил продолжить обучение в политехническом институте Карлсруэ. Денег на оплату престижного и недешевого вуза в семейном бюджете не оказалось, но Жозефину Бенц это не смутило. Она стала сдавать постояльцам собственную квартиру, для ночлега оставив себе лишь угол за печкой. По счастью, сын полностью оправдывал надежды и старания матери – Карл считался одним из лучших учеников политеха и в 1864-м закончил его с отличием. Вот тут-то для молодого человека и наступил сложный момент.

Карл Бенц и пятеро его детей рядом с моделью Velo

До этого он преследовал лишь одну и вполне конкретную цель – получить наилучшее образование. Но выполнив задачу, Бенц теперь не знал что делать, куда двигаться дальше. Поначалу Карл устроился в локомотивное депо. Не лучший, что и говорить, выбор. Во-первых, Жозефина памятуя о том, что именно железная дорога лишила ее мужа, а сына – отца, на дух не переносила паровозы, вагоны и все, что с ними связано. Да и самому Бенцу работа не доставляла удовольствия. По 12 часов в сутки он возился с моторами в плохо освещенных помещениях и сырых ангарах. И хотя довольно скоро старательного, исполнительного юношу повысили до бригадира, для себя он уже все решил: работа на железной дороге – это тупик. Вскоре Бенц перешел на фабрику промышленных весов, но и здесь не задержался. Следующей остановкой в карьере стала должность инженера в строительной компании, возводившей мосты.

Сложный период в жизни молодого человека превратился в трагичный – в марте 1870-го умерла его мать, которую Карл боготворил. Из глубокой депрессии его вывела лишь встреча с миловидной Бертой Рингер – 20-летней дочерью одного из строительных подрядчиков, с которым Бенц общался по долгу службы. Он влюбился по уши.

К тому времени, окончательно разочаровавшись в наемной работе, Бенц вместе со знакомым механиком Августом Риттером решил организовать в Маннгейме собственное дело. В августе 1871-го приятели приобрели небольшой земельный участок с

деревянным сараем, в котором организовали мастерскую по выпуску металлических изделий. Увы, Риттер оказался ненадежным партнером и, охладев к делам совместного предприятия, решил выйти из игры. Карл был в отчаянии. Только-только забрезжившая надежда на свое дело, а стало быть и новую жизнь, грозила погаснуть. На помощь неожиданно пришла Берта, уговорившая собственного отца поторопиться с приданным для возлюбленного, хотя молодые к тому времени были лишь помолвлены. Деньги невесты позволили Бенцу выкупить долю компаньона, став полноправным владельцем «Фабрики металлообрабатывающих станков».

Выбор пути

Собственное предприятие не сделало его миллионером. На жизнь хватало, но только и всего. Впрочем, Карл и не собирался до конца своих дней вытачивать металлические болванки на токарном станке. Еще со студенческих времен он бредил идеей создания транспортного средства, которое «могло передвигаться с помощью самостоятельно вырабатываемой энергии, но не по рельсам как локомотив, а по обычным дорогам на манер кареты или повозки». Проще говоря, в этой немного тяжеловесной манере Бенц сформулировал идею автомобиля. Мечта, она и есть мечта, и кроме общего представления о «самодвижущейся повозке» Карл не имел и малейшего представления о том, как она будет устроена. Не возникало вопросов лишь по одному поводу – никаких паровых моторов! Было ли это эхом семейной нелюбви к железной дороге или уже тогда «паровики» казались Карлу слишком массивными и тяжелыми? Сложно сказать, так или иначе, но с самого начала Бенц сфокусировал внимание на двигателях внутреннего сгорания.

Берта Бенц

Карл не по наслышке знал и о моторе Ленуара – один из стационарных моторов бельгийского инженера приобрел политехнический институт Карлсруэ, где учился молодой Бенц. Освобожденный в тот день от занятий он вместе с остальными студентами участвовал в его установке и наладке. И так же как многие Бенц искренне восхищался мотором Николауса Отто. Более того, воодушевленный примером соотечественника, Карл в конце концов решил создать собственный аналог. Ни о какой революции или техническом прорыве и речи не шло – он просто пытался на собственном опыте понять, как это работает. И процесс познания не был легким. Над своим предельно простым по конструкции двухтактным одноцилиндровым мотором Бенц корпел около двух лет и только в сочельник 1879-го двигатель, наконец, заработал. И кто после этого скажет, что в Рождество не

случаются чудеса?!

Счастье, впрочем, оказалось не долгим. Построив двигатель, на который ушла не только уйма времени, но и денег, Карл остался без средств для его производства, которое могло бы принести известную прибыль. И дорогая двухтактная игрушка заняла место в углу мастерской. Кто знает, как сложилась бы дальнейшая судьба будущего изобретателя автомобиля, если бы не его увлечение велосипедом. Благодаря весьма популярному во второй половине XIX в. хобби Карлу посчастливилось свести знакомство с успешными предпринимателями Максом Розе и Фридрихом Эсслингером. Узнав, что их новый друг – способный инженер, разработавший и построивший собственный двигатель внутреннего сгорания, они решили организовать общее дело. 1 октября 1883 г. была основана «Бенц и компания, рейнская фабрика бензиновых двигателей», наладившая выпуск стационарных ДВС. Никогда еще Карлу так не везло на деловых партнеров. Добропорядочные и ответственные Розе и Эсслингер, правда, не разделяли оптимизма Бенца насчет самодвижущихся экипажей, но и не возражали против странного, по их мнению, увлечения своего технического директора. При условии, разумеется, что основной бизнес будет идти хорошо.

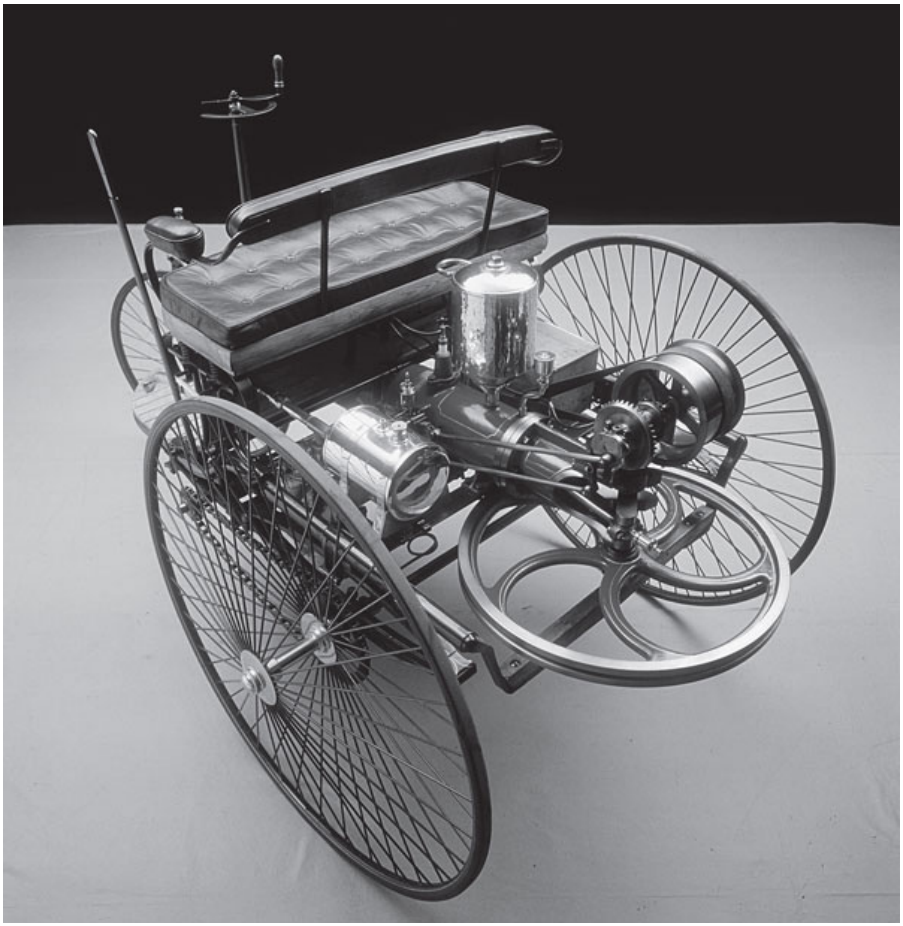
В свободное от работы время…

А все пошло просто замечательно. Моторы Бенца расходились на ура – покупатели адресовали на фабрику благодарственные письма, а пакет заказов тяжелел на глазах. Вскоре штат сотрудников увеличился до 25 человек, и Карл, под снисходительные насмешки партнеров, приступил к осуществлению давней мечты.

И вновь делу помог велосипед, ставший настоящей музой немецкого инженера. От него первый в мире автомобиль позаимствовал принципиальную конструкцию: трубчатую раму, спицевые колеса большого диаметра с резиновыми шинами. Правда, Бенц сразу решил, что самих колес будет больше чем два – в свое время он частенько падал с велосипеда, набив немало шишек. Свое транспортное средство Карл видел, во всяком случае, более устойчивым. Но каким трех– или четырехколесным? Проблема решилась сама собой: поскольку Карл не представлял как сделать поворотную ось, первому автомобилю суждено было стать трехколесным. Любопытно, что в то время шарнирную ось с рулевой трапецией уже изобрели, но Бенц об этом банально не знал.

А иначе и быть не могло. Ведь в 80-х гг. позапрошлого столетия не существовало ни автодорожных вузов, ни учебников по устройству автомобиля. Не было даже Интернета, чтобы на худой конец подсмотреть идею у коллег. Создавая автомобиль, Бенц ступал по неизведанной территории и продвигался медленно, на ощупь, ошибаясь, исправляя просчеты, но упорно продолжая идти вперед.

Для первого автомобиля Карл собрал новый мотор, более компактный, чем стационарная модель, при рабочем объеме 954 $см^3$, развивавший мощность порядка 0,7 л.с. при 400 об/мин. Куда сложнее дело обстояло с системой питания – пришлось собирать простейший карбюратор, топливо из которого поступало в цилиндр самотеком, а дроссельная заслонка регулировала подачу рабочей смеси. Весьма нехитро выглядела и система охлаждения. На единственный цилиндр надевался металлический кожух-испаритель, заполнявшийся водой. Жидкость циркулировала между кожухом и дополнительным резервуаром, соединенным двумя трубками. Со временем вода выкипала, и ее приходилось доливать. Зато схема зажигания, напротив, оказалась весьма передовой. В отличие от распространенной в те годы калильной трубки Бенц использовал куда более продвинутую индукционную катушку Румкорфа и запальную свечу. Но больше всего пришлось помучиться с коробкой передач. Вернее, трансмиссии в привычном понимании на автомобиле Бенца не было вообще. Напрямую соединить вал двигателя с ведущей осью не представлялось возможным из-за разницы в скорости вращения, и проблему решила двухступенчатая ременная передача. Шкив на валу мотора с помощью ремня соединялся со шкивом на промежуточном валу, от которого усилие посредством цепей передавалось на ведущие колеса. Функции сцепления выполняла вилка, передвигая которую водитель переводил ремень с «холостого» шкива на «рабочий».



К великому сожалению, дата дебютной поездки самого первого автомобиля не сохранилась. Прежде всего потому, что сам его создатель никак не мог решить, когда машина наконец будет готова к действию. Но одним осенним деньком 1885 г. Бенц, наконец, решился. Он вытолкал машину из мастерской во двор собственного дома, залил немного бензина и завел мотор. Вздрогнув и пару раз чихнув для острастки, двигатель заработал: громко и неуверенно. Карл сел за рычаги управления, с помощью рукоятки, управлявшей дроссельной заслонкой, осторожно прибавил газу и машина, чуть помедлив, тронулась с места!

Берта, наблюдавшая за мужем с крыльца, радостно захлопала в ладоши, но не успела она заскочить на подножку, как двигатель заглох – порвался провод системы зажигания. Мигом устранив неисправность, Бенц завел мотор снова, но тут слетела цепь с ведущей оси… Вздохнув, Карл понял, что впереди еще много работы.

Спустя пару недель тест-драйв решили повторить. На сей раз Берта предусмотрительно заняла место рядом с мужем, но и эта

поездка оказалось короткой – не совладав с управлением, Бенцы врезались в ограду собственного дома. К счастью, скорость была невысокой и никто не пострадал. Прогресс тем не менее не вызывал сомнений, и Карл с истинно немецким упорством продолжал методично совершенствовать конструкцию, а кроме того, решил, что пора озаботиться и вопросами регистрации.

29 января 1886 г. он оформляет патентную заявку за номером DRP-37435 «Автомобиль, работающий на бензине». Официально документы выправили лишь ко 2 ноября, но датой, с которой патент вступил в силу, считается день подачи заявления.

Бенц не сидел сложа руки, продолжая эксперименты в домашней мастерской. Зимой он построил второй экземпляр повозки, который без особых затей назвал «Motorwagen № 2» – «Автомобиль № 2». На нем-то Карл вместе со страшим сыном Ойгеном стали предпринимать ночные вылазки за территорию собственного участка.

Motorwagen бежал все лучше и лучше, но все-таки обратный путь до гаража отважные автолюбители проделывали спешившись, толкая обездвиженный автомобиль.

Наконец настал тот день, когда Бенцу удалось объехать весь Маннгейм и вернуться домой своим ходом. Случилось это 3 июля 1986-го. На следующий день в «Новой Баденской газете» появилась заметка «об испытаниях трехколесного самодвижущегося экипажа, замеченного ранним утром на объездной дороге».

«Во время заезда, – скупо сообщалось в колонке местных новостей, – механический экипаж работал исправно».

Женская воля

Тем временем дела «Бенц и компании» уверенно шли в гору – штат увеличился уже до 40 человек, заказы текли рекой. Однако сам Карл окончательно охладел к стационарным моторам, все свои помыслы связывая с автомобилем. «Еще немного испытаний, доработок и Motorwagen станет товаром, который вполне можно будет продавать!» – убеждал Бенц своих компаньонов. Розе и Эсслингер лишь тяжело вздыхали в ответ. Они по-прежнему не мешали Карлу заниматься любимым делом, но, впрочем, ничем и не помогали. Рассчитывать он мог лишь на себя и своих домашних.

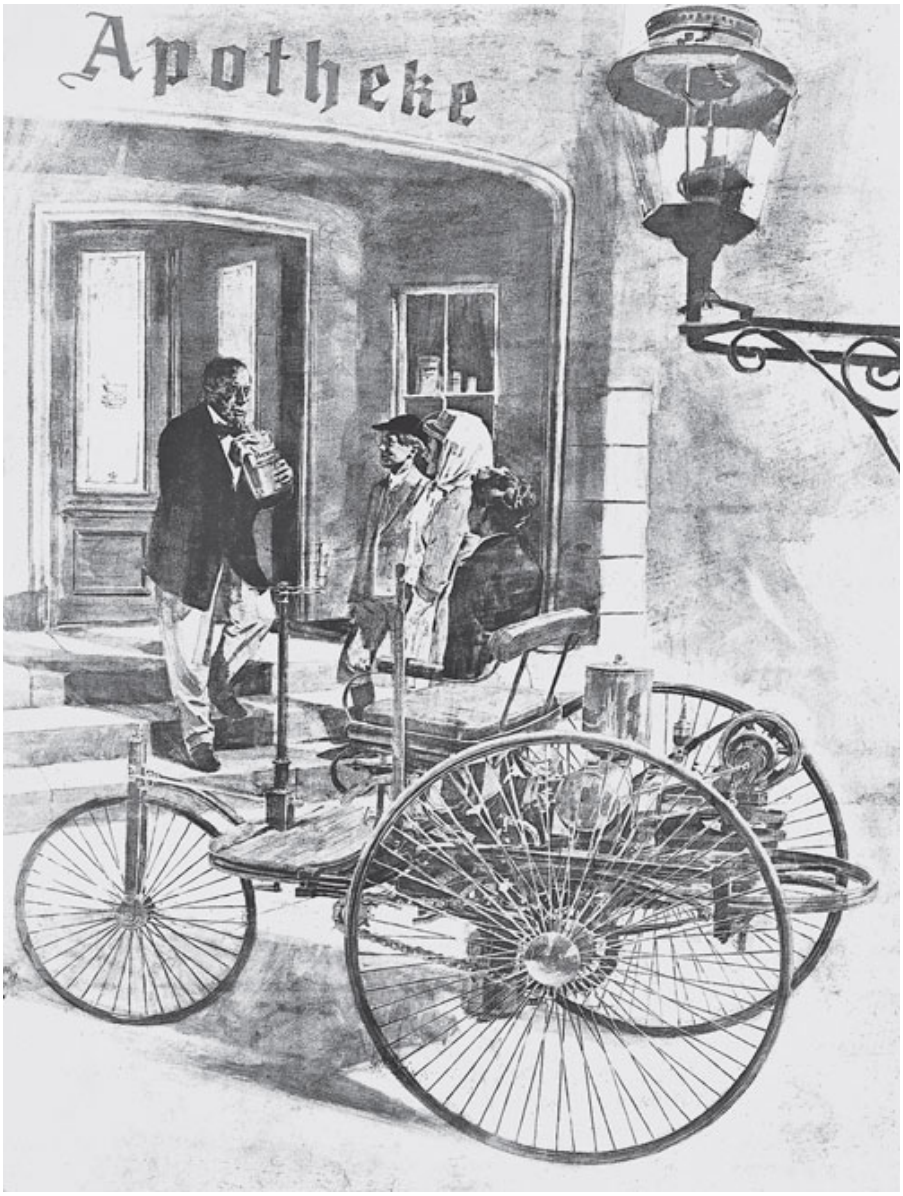
По вечерам, уложив детей спать, Берта помогала мужу в мастерской или подзаряжала аккумулятор, остервенело нажимая на педали швейной машинки. Старшие сыновья Ойген и Рихард

также не вылезали из мастерской. Шло время, а Бенц по-прежнему не был доволен машиной. Он постоянно что-то менял в конструкции, но до кондиции годного для продажи товара Motorwagen, по его мнению, не дотягивал. Неизвестно, сколь долго Карл еще медлил, если бы инициативу в свои руки не взяла Берта, не сомневавшаяся – автомобиль уже достаточно хорош и в нынешнем виде. Заявить это в открытую она не решилась, опасаясь задеть самолюбие мужа, и тогда смелая женщина пошла на хитрость.

Берта как раз планировала навестить свою матушку, проживавшую в сотне километров от резиденции Бенцев в Маннгейме. Сначала до Пфорцхайма она собиралась добираться поездом, но тут ее осенило – почему бы не проделать весь путь на автомобиле? Прекрасный способ не на словах, а на деле доказать, что Motorwagen уже минул стадию экспериментального проекта.

Первое в истории автомобильное путешествие состоялось 5 августа 1888 г. Пораньше проснувшись и прихватив с собой старших сыновей Ойгена и Рихарда, Берта двинулась в путь. Мужу она ничего не сказала, а чтобы не разбудить его ненароком, прежде чем завести мотор фрау Бенц оттолкала машину на приличное расстояние от ворот их собственного дома. Отчаянная женщина!

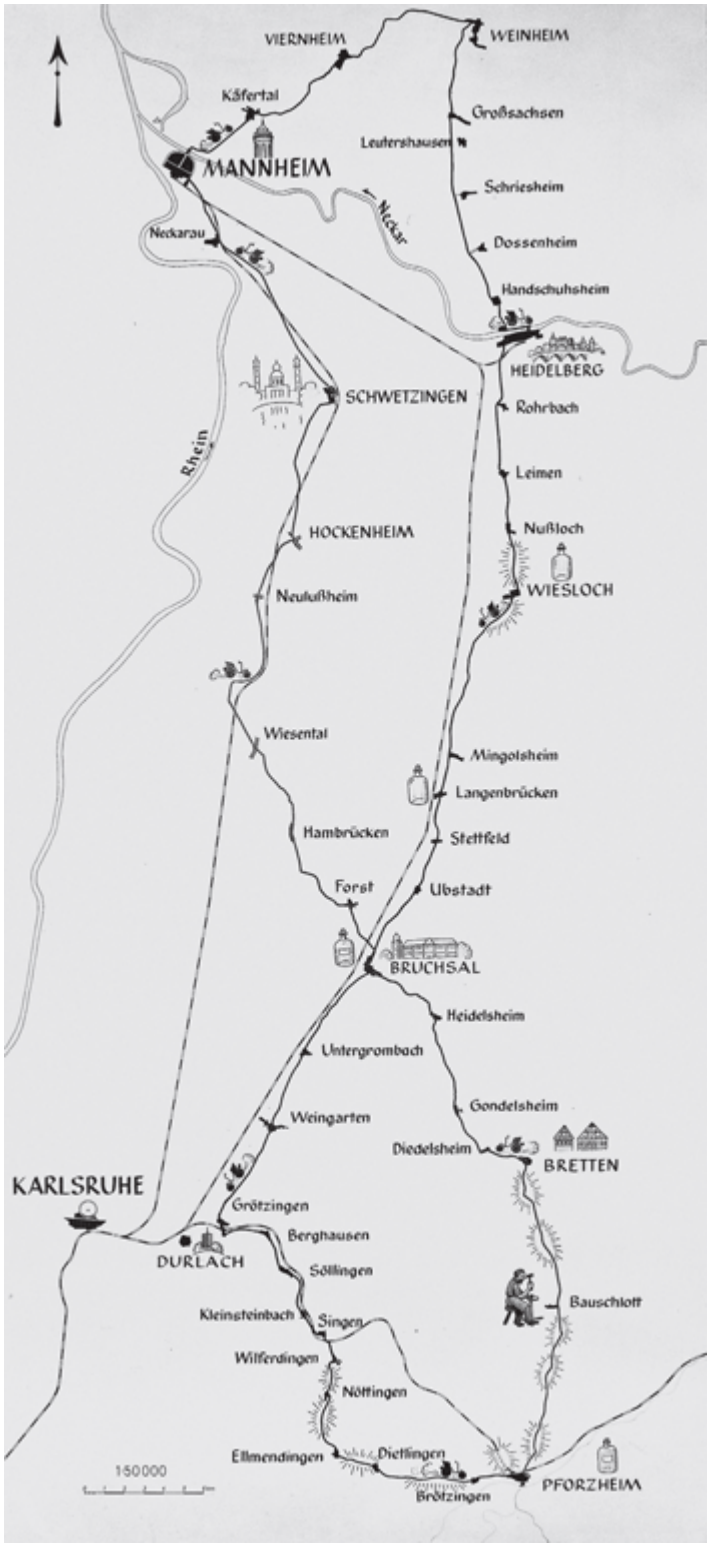
До Хайдельберга автотуристы добрались без проблем и с аппетитом перекусили в местной харчевне. Во время остановки в Вислохе пришлось долить воды в испаритель, а в местной аптеке купить немного топлива: лигроина – бензиносодержащего растворителя. Теперь этот магазинчик считается первой в мире заправочной станицей.



При подъезде к Бреттену путешественники, наконец, столкнулись с первой серьезной проблемой. Машина никак не могла одолеть крутой холм – оставив за ручкой управления Рихарда, Берта и Ойген затолкали машину наверх. Тем же образом путешественники штурмовали все последующие высоты.

Чтобы добраться до места назначения засветло, Берте пришлось проявить завидную смекалку, находчивость и техническую грамотность. Засорившуюся топливную трубку она прочистила с помощью булавки, резиновой чулочной подвязкой изолировала заискрившим провод зажигания, а в Баушлотте фрау

Бенц попросила местного сапожника изготовить новую кожаную накладку на тормозную колодку. Буквально за полчаса до заката Берта и дети вкатились в Пфорцхайм и первым делом телеграфировали Карлу: «Не волнуйся, мы в порядке!».


VIERNHEIM
WEINHEIM
Käfertal
Großsachsen
Leutershausen
MANNHEIM
Schriesheim
Neckar
Neckarau
Dossenheim
Handschuhsheim
HEIDELBERG
SCHWETZINGEN
Rohrbach
Rhein
Leimen
HOCKENHEIM
Nußloch
WIESLOCH
Neulußheim
Wiesental
Mingolsheim
Langenbrücken
Hambrücken
Stettfeld
Forst
Ubstadt
BRUCHSAL
Heidelsheim
Untergrombach
Gondelsheim
Weingarten
Diedelsheim
BRETTEN
KARLSRUHE
Grötzingen
Berghausen
DURLACH
Söllingen
Bauschlott
Kleinsteinbach
Singen
Wilferdingen
Nöttingen
Ellmendingen
Dietlingen
150000
Bretzingen
PFORZHEIM

Чрезвычайно взволнованный, но еще в большей степени гордый за супругу, Бенц первым делом попросил выслать обратно комплект приводных цепей, который был необходим ему для постройки третьей машины, заявленной для участия на мюнхенскую инженерную выставку.

Кроме того, первое в мире автопутешествие стало и поводом для первого рестайлинга. По совету жены и детей Бенц добавил в конструкцию Motorwagen понижающую передачу, чтобы не возникало проблем на затяжных подъемах.

Накануне рассвета

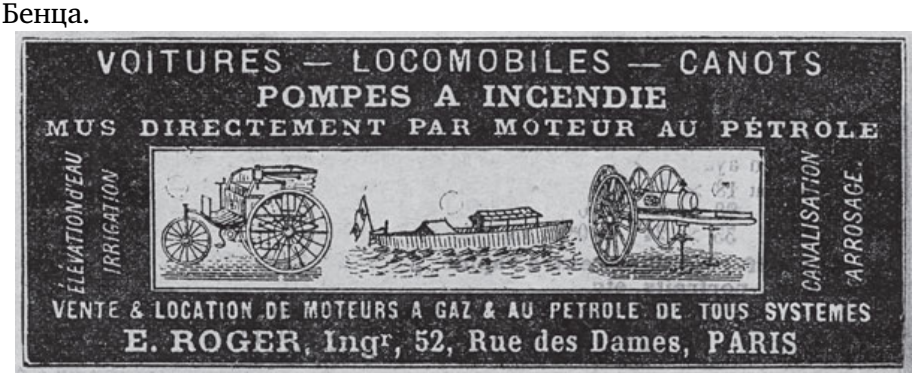
Мюнхенская выставка в сентябре 1888-го стала настоящим бенефисом Бенца. Карл не только открыл свой автомобиль для всеобщего доступа, но и предлагал каждому смельчаку пробную поездку.

– Редко когда жители Мюнхена могли лицезреть более удивительно зрелище, – захлебываясь от восторга писали местные газетчики. – Машина без котла и трубы двигалась сама по себе, вызывая всеобщий интерес! Неудивительно, что Motorwagen получил «Золотую медаль» как лучшее изобретение, но, как ни странно, шквала заказов на машину не последовало. Вернее, заказов не было вовсе. Как вспоминал Карл, «на единственного покупателя, намеревавшегося приобрести Motorwagen надели смирительную рубашку и отвезли в приют для душевнобольных».

И ведь не скажешь, что Бенц подошел к проблеме продвижения своего детища спустя рукава. Напротив, он основательно подготовился: аккуратно вырезал все восторженные отзывы в прессе, посвященные его мюнхенскому триумфу, и даже издал каталог «Нового патентованного автомобиля», где расписывал лучшие качества «приятного средства передвижения со встроенным устройством для преодоления холмов». Здесь же фигурировала и цена в 2000 марок. Карл не поленился подсчитать, что стоимость эксплуатации составит всего 30 пфеннигов в час. Но покупателей, увы, не привлекли и эти посулы. Консервативные немцы просто игнорировали чудо техники. Впрочем, как известно, час перед рассветом – самый темный. И фортуна вскоре соблаговолила-таки улыбнуться находившемуся на грани отчаяния гению. Дело, по сути, решила единственная машина, нашедшая своего покупателя. Им стал Эмиль Роже – торговый представитель фирмы «Бенц и компания» в Париже. Предприимчивый француз посчитал, что для демонстрации возможностей стационарных моторов Бенца

самодвижущийся экипаж не помешает. Но приобретя трехколесную машину из любопытства, вскоре Роже превратился в рьяного фаната автомобилей.

По счастью для Бенца, француз оказался весьма талантливым дельцом. Он на собственные средства зарегистрировался для участия во Всемирной Парижской выставке 1889 г, где трехколесный Motorwagen получил заслуженную порцию внимания. Впечатленный интересом публики, Роже выпустил собственные рекламные брошюры, надо заметить, гораздо более красочно расписывавшие таланты машины, чем проспекты самого Бенца.



Говоря начистоту, Эмиль обещал покупателям то, чего ни один автомобиль в мире не сможет предоставить еще и через десять лет. Однако подобные «мелочи», как выяснилось, никого не беспокоили. Франция уже подхватила романтический вирус любви к автомобилям и дальше все, как говорится, было делом техники.

К концу 1892-го Роже продал свыше двадцати трехколесных Motorwagen и засыпал Маннгейм с просьбами увеличить производство. На базе Motorwagen Бенц построил улучшенный четырехколесный Benz Velo, продажи которого исчислялись уже не десятками, а сотнями, затем настал черед совершенно новой модели Benz Victoria, еще укрепившей позиции фирмы. Автомобильный век только начинался…

Так кто же все-таки первый?

Как видите, однозначно ответить на вопрос, кто построил первый автомобиль, совсем непросто. Претендентов оказывается слишком много. Куньо и Ленуар, Хэнкок и Даймлер, а также многие-многие другие, рассказать о которых просто нет возможности. Быть может, именно поэтому кандидатура Карла Бенца действительно представляется самой подходящей. В отличие от других «первооткрывателей» он с самого начала осознанно и намеренно создавал именно автомобиль, искренне веруя в то, что за автомобилями будущее транспорта всей планеты. И в конечном счете оказался прав. Нам же остается только склонить голову перед талантом, упорством и верой немецкого конструктора, благодаря которому стал возможен автомобиль как таковой.

Соседи, конкуренты, компаньоны

Удивительное дело, Карл Бенц и Готтлиб Даймлер – два человека, внесшие наибольший вклад в создание автомобилей, жили и творили в одно время, являлись чуть ли не соседями – от Маннгейма до Канштадта всего около 100 км, но при этом умудрились так и не встретиться. Зато начиная с 1890 г. «Бенц и компания» и Daimler-Motoren-Gesellschaft стали принципиальными соперниками зарождавшегося автомобильного рынка Европы. Конкурентная борьба с переменным успехом продолжалась на протяжении нескольких десятилетий, но в конечном итоге принципиальные соперники превратились в партнеров. Этот шаг оказался во многом вынужденным – Германия, потерпевшая поражение в Первой мировой войне, в 1920-х гг. испытывала тяжелейший экономический кризис, разумеется ударивший и по автомобильному бизнесу. Вот почему в 1924-м две компании подписали договор о сотрудничестве, предусматривающий партнерство в технической и финансовой сферах. Ну а еще через два года 28 июня 1926-го, Daimler и Benz объединились, создав новую компанию Daimler-Benz. Эмблемой вновь организованной фирмы стала трехлучевая звезда (символ Daimler) в окружении лаврового венка – фирменного знака Benz. Автомобили компании с тех пор официально именуются Mercedes-Benz.

Фантазеры

Любой рассказ о пионерах автомобилестроения будет неполным без упоминания Зигфрида Маркуса и Джорджа Селдена. Сегодня эти уважаемые господа, возможно, стали бы прекрасными автомобильными менеджерами. Примерно в одно и то же время и независимо друг от друга – австриец и американец даже не были знакомы – оба почувствовали приближение новой эры в развитии транспорта – автомобилей, оснащенных двигателями внутреннего сгорания. И решили воспользоваться моментом. В 1875-м Маркус создал собственную самодвижущуюся коляску с четырехтактным бензиновым мотором, впоследствии объявив себя истинным создателем автомобиля. Эту конструкцию и сегодня можно увидеть в Техническом музее австрийской столицы. Проблема лишь в том, что

«автомобиль» Маркуса, несмотря на все заверения создателя, не мог передвигаться самостоятельно.

Джордж Селден пошел еще дальше. В 1879-м он оформил патентную заявку на принципиальную схему автомобиля с бензиновым мотором, согласно которому именно он является правообладателем всех автомобилей, которые будут выпущены в дальнейшем. Селден стал очень богатым человеком, даже не создав ни одной машины. Многие американские фабриканты конца XIX в. предпочитали не спорить, а платить. И лишь в начале XX в. патент Селдена признали недействительным.

Benz Motorwagen: хронология

1844 – 25 ноября родился Карл Бенц.

1860 – в январе бельгийский инженер Жан Жозеф Ленуар оформляет патент на двигатель внутреннего сгорания, работающий на светильном газе.

1867 – на Всемирной выставке в Париже золотой медали удостоен ДВС конструкции немецкого инженера Николауса Отто.

1879 – 25 декабря Карл Бенц закончил сборку своего первого двухтактного двигателя внутреннего сгорания.

1883 – 1 октября основана «Бенц и компания, рейнская фабрика бензиновых двигателей», занявшаяся выпуском стационарных ДВС.

1885 – осенью Карл Бенц проводит первые испытания Motorwagen № 1.

1886 – 29 января Бенц оформляет патент за № 37435 «Автомобиль, работающий на бензине».

1886 – 3 июля Бенц и Motorwagen впервые показываются на публике.

1888 – весной Эмиль Роже получает эксклюзивные права на реализацию автомобилей Бенца во Франции.

1888 – 26 августа Берта, Ойген и Рихард Бенц совершают первую длительную поездку на автомобиле.

1888 – в сентябре Карл Бенц получает Гран-при на Мюнхенской инженерной выставке.

Benz Motorwagen: личное дело

Годы выпуска: 1885–1892

Страны выпуска: Германия

Общее количество произведенных автомобилей: 28

Создатели: Карл Бенц

Модели, созданные на той же платформе: Benz Velo

Вклад в историю: документально подтвержденный первый в мире действующий автомобиль с двигателем внутреннего сгорания.

Технические характеристики

Benz Motorwagen Общие данные

Кузов(число мест) – ранэбаут(2)

Колесная база, мм – 1450

Длина х ширина х высота, мм – 2700 х 1400 х 1450

Снаряженная масса, кг – 225

Скорость, км/ч – 16

Расход топлива, л/100 км – 10

Запас топлива, л – 4,5

Двигатель

Расположение – сзади, горизонтально

Конструкция 1-цилиндровый, четырехтактный, бензиновый, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 90 х 150

Рабочий объем, $см^3$ – 954

Мощность, л.с. при об/мин – 0,75/400

Шасси

Тип – трубчатая рама

Привод – на задние колеса

Коробка передач – ременно-шкивная передача

Подвеска спереди – поворотная неподрессоренная вилка

сзади – неразрезная балка, эллиптические рессоры

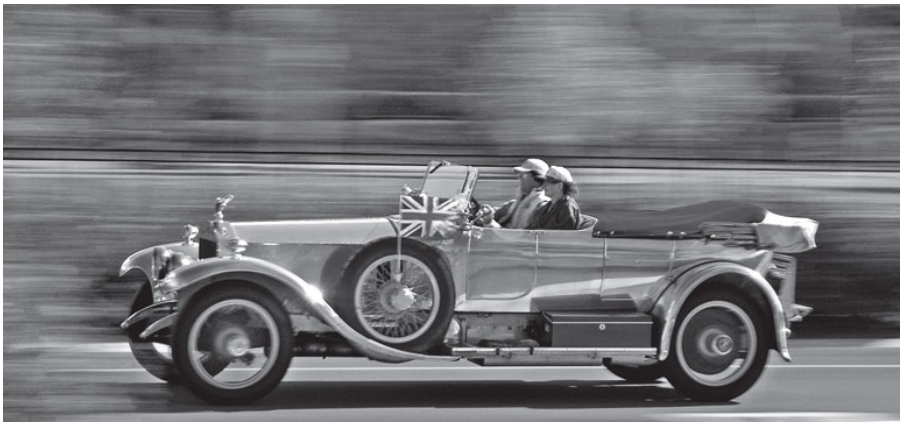
Тормоза – ленточного типа

Диаметр колес, мм

спереди – 730

сзади – 1125

Глава 2
Rolls-Royce «40/50 h.p.» – просто лучший в мире



– Видит бог, Генри, я не хотел ехать в Манчестер, но если этот ваш Ройс действительно так хорош как вы его рекомендуете… – высокий и худощавый молодой человек, одетый с элегантной небрежностью истинного лондонского денди, на секунду задумался, будто не решаясь продолжить фразу. – Что ж, должен вам признаться – я давно уже мечтаю о том, чтобы моя фамилия ассоциировалась с автомобилями как, скажем, рояли с именем мистера Стейнвея или сейфы – с уважаемым Чарльзом Чаббом. Кто знает, может быть и мне повезет.

Этот разговор состоялся 4 мая 1904 г. в вагоне-ресторане поезда Лондон-Манчестер. Амбициозный аристократ по имени Чарльз Стюарт Роллс направлялся на деловую встречу с конструктором Генри Ройсом. Встречу, которой суждено будет перевернуть историю автомобилестроения. До осуществления смелой мечты молодого человека оставалось гораздо меньше времени, чем он смел предположить.

И все-таки они вместе…

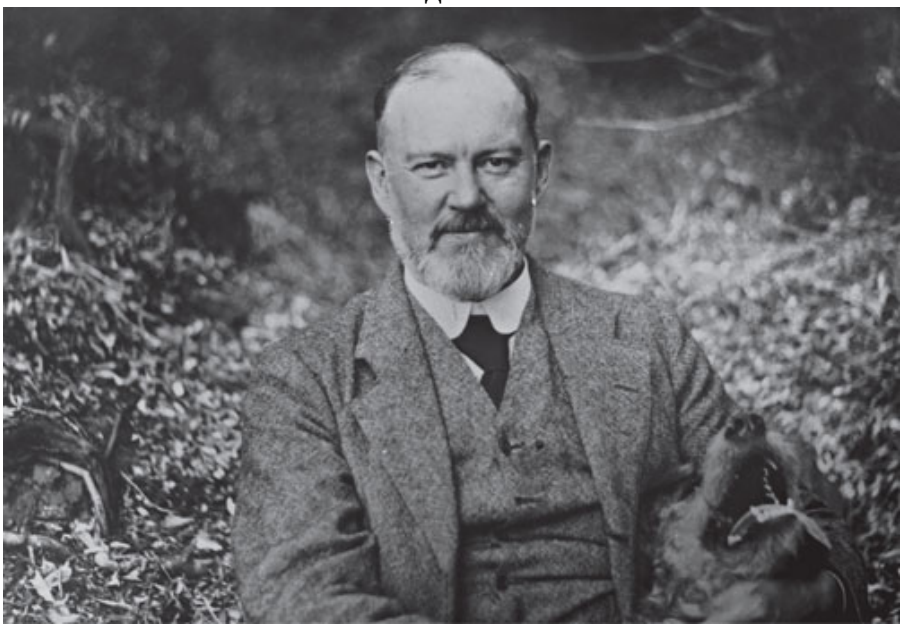
Сегодня, когда Rolls-Royce не просто всемирно известная марка, но и более того, символ престижнейших автомобилей планеты, сочетание фамилий двух британцев смотрится на редкость гармонично. В действительности же сотню с лишним лет тому назад сложно было и представить деловое партнерство

столь непохожих друг на друга джентльменов. Между Роллсом и Ройсом стояла не только 14-летняя разница в возрасте, но также происхождение и манеры, убеждения и темперамент, достаток и образование. Возможно единственное, что их объединяло, – свойственный и тому, и другому колючий характер. Причем, по свидетельству современников, причиной в обоих случаях являлась не гордыня или спесь, акак раз наоборот – излишняя скромность и даже застенчивость.

Чарльз Роллс

Чарльз Стюарт Роллс родился 27 августа 1877 г. в семье мирового судьи и верховного шерифа Монмаунтшира. Благосостоянием семейство Роллс обязано прапрадедушке и тезке Чарльза – успешному владельцу маслобойни, сколотившему состояние на покупке и сдаче в аренду земельных участков, а позже обогатившегося на строительном бизнесе. Следующие поколения лишь приумножили богатство и статус семьи Роллс, поэтому юный Чарльз без преувеличения рос в атмосфере

абсолютного благосостояния и достатка.



Генри Ройс

Он получил блестящее образование, закончив сначала подготовительную школу в Беркшире, а после поступив в престижнейший Итонский колледж для мальчиков – настоящую кузницу кадров британских политиков и бизнесменов первой руки. Правда, политика Чарльза никогда не интересовала, зато уже в Итоне он не на шутку увлекся техникой и собственноручно установил в фамильном особняке генератор, частично электрофицировав жилые помещения. Сокурсники, прознавшие про подвиги Чарльза, немедленно наградили его презрительной кличкой Грязный Роллс. Копаться в железках и проводах богатенькие отпрыски британского истеблишмента считали недостойным звания студента Итона.

Роллсу было наплевать на мнение однокурсников. Его страсть к технике постепенно переросла в любовь к скорости, которую он на первых порах утолял с помощью велосипеда. Чарльз входил даже в студенческую команду по велогонкам. Но когда в феврале 1896-го в имении сэра Дэйвида Соломонса юный Роллс впервые увидел автомобиль, он понял что ему действительно нужно.

– Безусловно, я намереваюсь приобрести один из этих безлошадных экипажей, – писал Чарльз в письме к отцу. – Более того, я уже давно откладываю деньги.

Учитывая уровень благосостояния семьи, слишком долго копить не пришлось. В возрасте 17 лет Чарльз лично отправился в

Париж, где выбрал себе 4-сильный Peugeot Phaeton. Пусть даже и подержанный, все равно Чарльз стал первым студентом Итона, у которого был свой личный автомобиль! С тех самых пор машины захватили все помыслы Роллса. Нет, он не довольствовался почетным званием рядового автолюбителя, он стал настоящим активистом нового вида транспорта и безжалостным борцом с царившим в Великобритании автомобильным мракобесием.

Дело в том, что рубеж XIX–XX вв. – крайне непростое время для британских автомобилистов. Консервативные законы, призванные защищать привычный образ жизни подданных королевского величества, насаждали препоны первым владельцам безлошадных экипажей. Принятый еще в 1865-м так называемый «Закон о самодвижущихся средствах» (Locomotive act) сегодня кажется неудачной шуткой от резидентов «Камеди-клаб». Вдумайтесь, согласно этому документу «управление любым самодвижущимся экипажем должно осуществляться минимум тремя людьми, одному из которых следут идти впереди машины и сигнализировать о ее появлении красным флагом». Кроме того, водителю надлежало уступать дорогу всем другим участникам движения, а максимально разрешенная скорость движения составляла3 км/ч в населенных пунктах и 6 км/ч за их пределами. Смешно? Автомобилистам той поры было не до смеха. Штраф за нарушения любого из этих правил составлял 10 фунтов, что в пересчете на современный курс более привычной нам валюты составит примерно $2000.

Мириться с подобным для Роллса не представлялось возможным. Он вступил в «Ассоциацию самодвижущегося транспорта», а также стоял у истоков основания «Королевского автомобильного клуба Великобритании». Деятельность этих организаций в значительной мере облегчила жизнь владельцев и без преувеличения сделала возможным дальнейшее развитие автомобильного бизнеса на Туманном Альбионе. Полюбил Чарльз и автогонки, причем не только как зритель, но и как участник. В 1900-м за рулем 12-сильного Panhard он выиграл первый приз в категории гонщиков-любителей на 1000-мильной гонке из Лондона в Эдинбург. Словом, никто не удивился, когда вскоре после окончания колледжа Роллс решил начать собственный автомобильный бизнес. О создании фирмы по выпуску автомобилей Чарльз даже не помышлял. Для этого, по его собственным словам, он был «слишком некомпетентен в инженерных вопросах и малоопытен в организации промышленного производства». Впрочем, существовал и другой вариант.

В 1903-м на 6000 фунтов, одолженные у отца в зачет

будущего наследства, он открывает шоу-рум в Фулхеме – престижном районе Лондона. Rolls & Company предлагала покупателям широкий выбор лучших, во всяком случае по словам самого Чарльза «континентальных моделей» – в основном французские Peugeot и бельгийские Minerva. Истинный патриот своей родины, Чарльз с самого начала искал и достойный его шоу-рума автомобиль британской марки. Но такого еще не было. Пока… Примерно в это же время в трехстах километрах от Лондона Генри Ройс только начинал работу над своей машиной.

Терпение и труд

Путь Ройса к месту исторической встречи в манчестерском отеле Midland оказался более длинным и богатым на сложности. Генри с самого детства не понаслышке знал, что такое нужда и бедность. Будущий кавалер ордена Британской империи и баронет Ситона родился 27 марта 1863 г. в семье небогатого мельника. Одно время его отец слыл знаменитостью местного масштаба – ведь он впервые использовал паровые машины на мельнице. Но из-за слабого здоровья дела Джеймса Роллса шли плохо. В конце концов он вынужден был заложить мельницу и перебраться на заработки в Лондон, куда прихватил двух сыновей. Словом, Чарльзу с самого раннего возраста пришлось вкалывать за кусок хлеба. Еще шалопаем четырех лет от роду он сгонял птиц с полей соседских фермеров, привыкая зарабатывать трудовой шиллинг. В Лондоне же Ройс-младший устроился продавцом газет и разносчиком телеграмм в районе Мэйфейр. Любопытно, что существует высокая вероятность того, что именно Чарльз мог быть тем самым посыльным, принесшим в дом Аллана Роллса поздравительное сообщение о рождении наследника.

К тому времени отец Ройса умер, и жизненные перспективы не сулили Генри ничего воодушевляющего. Без денег, связей и образования он, казалось, обречен на незавидную долю уличного торговца или разнорабочего, не брезгающего даже грошовой подработкой. И это в лучшем случае. На темных улицах Лондона могло случиться и что похлеще…

По счастью, теткаРойса сжалилась над пареньком и пообещала оплачивать ему обучение в Техникуме северной железной дороги в Питерборо. Это был шанс на лучшую долю. Но через три года переводы от добросердечной родственницы прекратились, и Ройс оказался на улице и на грани отчаяния. Ведь прерванное обучение означало, что он так и не получил квалификацию мастера, без которой устроиться надостойную

работу представлялось делом почти невозможным.

В конце концов ему вновь повезло. Ради постоянного места Генри был готов на все и с радостью согласился на должность инструментальщика в мелкой мастерской Лидса. За 11 шиллингов (порядка $100 по сегодняшнему курсу) он вкалывал 55 часов в неделю. И так на протяжении нескольких месяцев. Неудивительно, что когда в конце концов работодателем станет уже сам Ройс, от своих сотрудников он будет требовать точно такого же служебного рвения и беззаветной преданности делу.

Но свет в конце тоннеля уже виднелся. Причем в прямом и переносном смысле. Интерес, который Ройс с раннего возраста проявлял к электричеству, помог ему устроиться на работу в лондонскую компанию Electric Light & Power. Здесь он, впрочем, не задержался. Скопив порядка 20 фунтов, Генри решил начать собственное дело. Электрификация улиц и помещений в конце XIX в. сулила немалые выгоды, и Ройс, отлично разбиравшийся в вопросе, понял, что на этом можно неплохо заработать. Соединив свой нехитрый капиталец с 50 фунтами, которые внес его хороший друг Эрнест Клермонт, приятели начали дело. Работали не покладая рук, что называется от зари до зари, а всю прибыль вновь вкладывали в бизнес. Ройс и Клермонт начинали как установщики осветительных приборов, но вскоре в мастерской на Кук-стрит в Манчестере стали собирать собственные генераторы, электромоторы, подъемники. Дело спорилось и к началу 1890-х гг. партнеры задумались о расширении бизнеса. Золотой жилой казалось изготовление электрических кранов для портов и гаваней. Сказано – сделано. Дело того стоило, а надежность и качество кранов от Ройса стали легендой в своей области.

Сам же Генри из мальчишки, пугавшего ворон и разносившего Times, превратился в респектабельного владельца роскошного особняка на Ли роуд. Он всерьез увлекся садоводством. Выращенные им груши и персики обильно плодоносили, а роскошные розы, по уверениям современников, имели шансы быть отмеченными дипломами на крупнейших цветочных выставках. Возможно, Генри так и занимался бы разведением цитрусовых до самой пенсии, если бы доходность его предприятия неожиданно не пошатнулась.

Англо-бурская война начала XX в. понизила торговый оборот, но главное – на рынок электрических кранов вышли конкуренты из Германии и США, предлагавшие свою продукцию по более низким ценам. Клермонт тут же предложил компаньону сделать то же самое, но Ройс и слышать об этом не хотел. «Почему я должен продавать качественный товар за гроши?». Тем более что к тому времени у него в голове зрела уже совершенно новая

идея…

Ох уж эти французы…

Дело в том, что по случаю Генри приобрел подержанный Decauville. Автомобили французская фирма, больше известная своими локомотивами, выпускала недавно, и, наверное, поэтому конструкция показалась Ройсу пугающе несовершенной. Откровенно говоря, дело было не столько в самом Decauville сколько в крайне низком качестве всех автомобилей того периода. И Генри подумал, что этим шансом стоит воспользоваться.

Rolls-Royce 10 h.p.

Он начал совершать регулярные тестовые поездки, после которых указывал молодым подмастерьям Эрику Плэтфорду и Томми Хэлденби (первый впоследствии станет начальником отдела испытаний Rolls-Royce, а второй руководителем канадского филиала компании) подробные указания, что именно и как нужно исправить. В конце концов Генри убедился в собственной правоте, равно как и несовершенстве французской машины, и весной 1903-го наконец решил построить автомобиль.

Его давний компаньон и друг Эрнест Клермонт, признаться, не одобрял идею. Он убеждал Генри одуматься и вернуться к более знакомому бизнесу, который гарантированно приносил хоть какую-то прибыль. Перспективы автомобиля как товара, который можно успешно продавать, его не убеждали. Но Ройса было не переубедить. Идея постройки автомобиля полностью

захватила все его помыслы. Он работал на износ с раннего утра и до поздней ночи, порой забывая даже о еде. Доходило до того, что сотрудники бегали за боссом с тарелкой овсянки, убеждая его хоть немного подкрепить силы! Поскольку весь багаж знаний об автомобилях исчерпывался нехитрой конструкцией Decauville, Генри решил, что изобретать велосипед не стоит. Нужно просто, взяв французскую модель за основу, сделать все не на страх, а на совесть. Первая машина Ройса получила 2-цилиндровый бензиновый мотор рабочим объемом 1,8 л и мощностью 10 л.с. В этом прототип походил на Decauville, но в отличие от французской машины, грохотавшей на холостых оборотах как бронепоезд, двигатель, доработанный Ройсом, работал тихо и ровно. Правда понадобились месяцы экспериментов, прежде чем удалось понизить уровень шума и вибраций. В итоге Генри снабдил коленвал противовесами, установил максимально большой маховик и усовершенствовал карбюратор так, чтобы в оба цилиндра поступало одинаковое количество равно обогащенной рабочей смеси. Особое внимание он уделил и улучшению системы смазки и охлаждения – в те времена слывших бичом автомобилистов. Ройс доработал сцепление, сделав возможным плавное трогание с места, довел до совершенства систему зажигания, а цепной привод ведущих колес заменил на более современные полуоси.

Наконец, 1 апреля 1904-го машина была готова. Генри, признаться, слегка смущала эта дата. Первое апреля не только День дурака – в тот год на эту дату пришлась и Страстная пятница. Так что в официальных документах Ройс попросил отметить, что работу над автомобилем закончили 31 марта. Когда же машину вывели из ворот мастерской, Генри безо всяких церемоний сел за руль, завел мотор и… отправился домой. 15-мильная поездка оказалось скупой на события – машина работала как швейцарский хронограф.

Задача номер один – построить достойный автомобиль – была выполнена. Теперь оставалось найти человека, который смог бы продавать его. И подходящий кандидат вскоре нашелся.

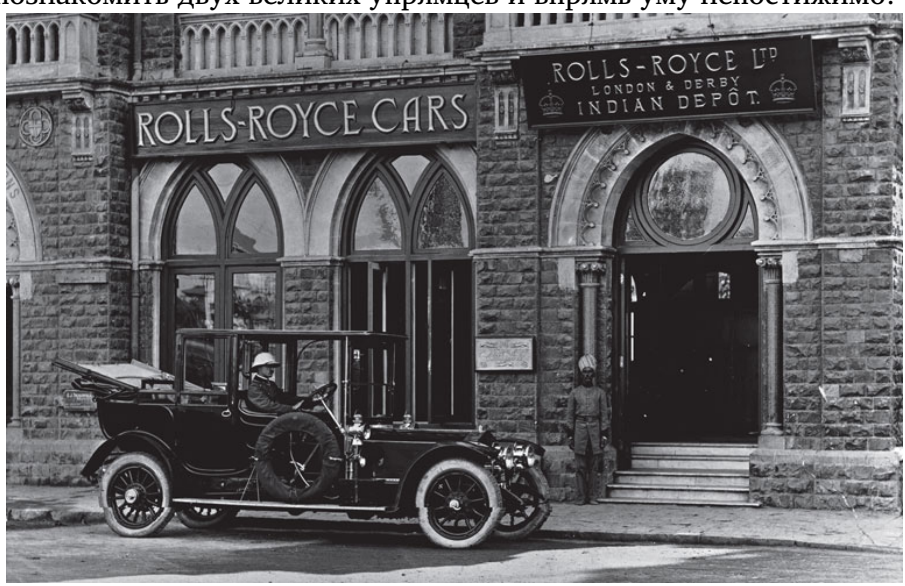
Всего Ройс построил три 10-сильных прототипа. Первый он использовал в качестве личного транспорта, вторая машина получила статус экспериментальной – именно на ней Генри опробовал новые идеи. Третью же получил в свое распоряжение некий Генри Эдмундс – деловой партнер и владелец 30-процентного пакета акций фирмы Ройса и Клермонта. Человек деловой и в хорошем смысле ушлый, он был вхож в престижные дома Лондона и вполне мог оказаться полезным в поисках продавца. Эдмундс оказался рад помочь. Во-первых, он пришел в

неописуемый восторг от потребительских качеств и добротности сборки 10-сильного автомобиля, но главное – подумайте какое совпадение! – Генри действительно знал одного богатого лондонца, который как раз хотел бы продавать высококачественные британские машины. Всего через несколько дней Эдмундс пригласил Ройса в Лондон на встречу с Чарльзом Роллсом, владельцем шоу-рума в Фулхеме, который выразил заинтересованность в его автомобиле.

Лучшие в мире

Все, казалось, уже на мази. Но не тут-то было. Ройс, уже четко осознававший, что автомобили займут, по крайней мере, значительную долю в его бизнесе, неожиданно отказался ехать в Лондон, сославшись на чрезвычайную занятость. К тому же, по мнению Генри, встретиться в любом случае удобнее в Манчестере, где можно «посмотреть на машину в действии».

Но и Роллс не очень-то рвался на вокзал. И дело было не столько в недоверии к рекомендации мистера Эдмундса, просто как человек, по его собственному мнению, хорошо сведущий в автомобилях, Чарльз и слышать не хотел о продаже 2-цилиндровых моделей – по его глубокому убеждению слишком шумных и вибронагруженных. Как в итоге Эдмундсу удалось познакомить двух великих упрямцев и впрямь уму непостижимо!



Тем не менее, как мы теперь знаем, 4 мая историческое рандеву состоялось. И никто не покинул лобби отеля Midland разочарованным. Доподлинно неизвестно о чем именно

разговаривали Чарльз Роллс и Генри Ройс, но 10-сильная машина садовника-любителя произвела нужное впечатление. Итогом деловой встречи стало джентльменское соглашение, согласно которому Чарльз Роллс будет продавать машины Генри Ройса. Из официального же договора, скрепленного печатью и подписями 23 декабря 1904-го, следовало, что Royce Limited обязуется поставлять Rolls & Company для дальнейшей продажи четыре типа шасси: 10 h.p (рабочий объем 1,8 л, 2 цилиндра, мощность 10 л.с.), 15 h.p. (3 л, 3 цилиндра, 15 л.с.), 20 h.p. (4 л, 4 цилиндра, 20 л.с.) и 30 h.p. (6 л, 6 цилиндров, 30 л.с.). Стоимость автомобилей со стандартными кузовами фирмы Barker составляла от 395 до 890 фунтов. Цены правильнее всего назвать умеренно, но не запредельно высокими. Скажем, в том же ценовом сегменте играли модели английской фирмы Napier – на протяжении нескольких лет считавшейся главным конкурентом Роллса и Ройса. С другой стороны, популярный 60-сильный Mercedez и вовсе тянул на 2500 фунтов! Вот это действительно был ценовой космос.

К началу зимы Ройс отгрузил в Лондон, по крайней мере, один экземпляр слегка модернизированной модели 10 h.p. Изменений по сравнению с прототипом было не так уж и много, но все, что называется, к месту. Двухопорный коленвал сменил трехопорный, сделавший работу двигателя еще менее шумной, кроме того на машине появился радиатор новой формы, верхняя часть которого напоминала фронтон античного храма – деталь, которая станет неотъемлемой чертой всех последующих Rolls-Royce.

Как и рассчитывали компаньоны, автомобили новой марки привлекали внимание покупателей прежде всего своей малошумной и ровной работой, а уже после счастливые владельцы не могли нарадоваться на феноменальную надежность. Одним из первых покупателей 10-сильной модели стал некий Сидни Гаммель из Абердиншира. В это сложно поверить, но его автомобиль к 1923-му году накатает 160 тыс. км по горным дорогам Шотландии. Без единой поломки! Восхищенный качеством сборки, Сидни затем по собственной инициативе предложит машину в дар заводскому музею Rolls-Royce. На церемонию торжественного возвращения в родные пенаты 10-сильная модель приедет своим ходом и по словам осмотревших ее механиков будет находиться «в великолепном техническом состоянии».

За первые два с половиной годаРоллс продал 99 шасси, причем наибольшим спросом пользовались самые дорогие 20-сильные и 30-сильные модели – соответственно 40 и 37

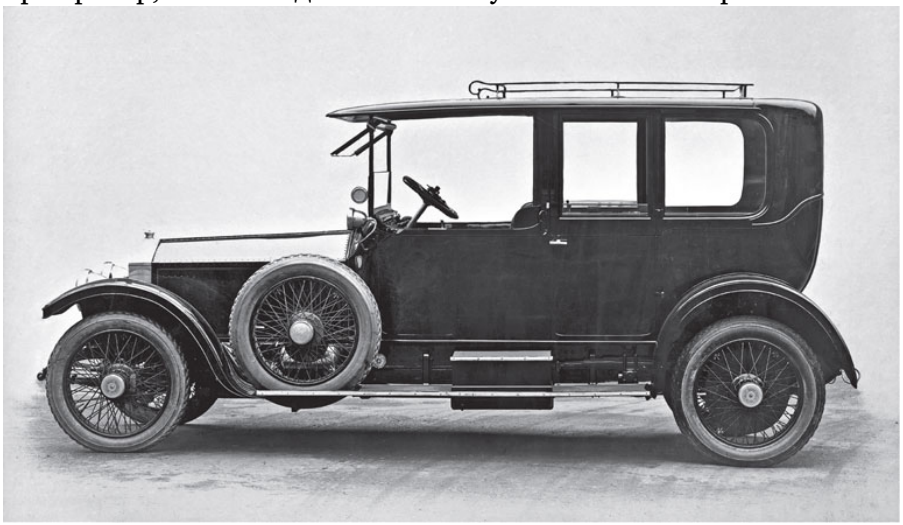
экземпляров. И все-таки вполне убедительные коммерческие результаты, казалось, не убеждали Чарльза. В салоне молодого аристократа наравне с родными Rolls-Royce до сих пор продавались Minerva. И лишь гоночные успехи модели окончательно заставили его присягнуть на верность собственной марке. В первом же заявленном состязании – знаменитом «Турист Трофи» на острове Мэн один из 20-сильных «роллсов» занял второе место в абсолютном зачете. Следующий старт легендарной впоследствии гонки станет победным.

Роллс, наконец, решился. 15 марта 1906 г. на свет появилась новая автомобильная компания Rolls-Royce Limited с уставным капиталом в 20 000 фунтов. Мастерские на Кукстрит к тому времени стали слишком тесными для Ройса, и без лишних колебаний компаньоны решили построить новый завод. Новорожденная фирма приобретает около 13 акров земли в графстве Дербишир, где через два года откроются цеха нового сборочного предприятия и двери исследовательского центра.

«Вместо того чтобы выпускать автомобили в большом количестве по низким ценам, мы намерены самым тщательным образом производить ограниченное число машин наивысшего качества! – на торжественной церемонии открытия нового предприятия Чарльз Роллс окончательно сформулировал философию фирмы. – Наши автомобили не могут быть дешевыми, ведь у нас трудятся лучшие в мире механики и рабочие, не говоря уже о том, что разработкой новых моделей занимается мистер Ройс – лучший в мире автомобильный инженер!»

И это были не пустые слова. К тому времени Ройс создал машину, достойную называться самой-самой. Если первые модели

компании в большей или меньшей степени являлись модернизированными версиями того самого Decauville (к слову, французская фирма прекратит выпуск автомобилей уже к 1910 г.), то показанное на автошоу в Лондонском выставочном центре «Олимпия» шасси 40/50 h.p. (первая цифра указывала на мощность мотора, подлежащую налогообложению, а вторая на реальное количество лошадиных сил под капотом) представляло собой совершенно оригинальную конструкцию. Пусть не передовую, но как всегда доведенную до совершенства. Настоящим шедевром стал двигатель модели, без преувеличения прославивший Rolls-Royce на весь мир. Сначала Ройс планировал модернизировать старую 30-сильную «шестерку», но потом решил создать абсолютно новый мотор. Повторюсь, никаких революций даже не планировалось. Новый двигатель представлял собой рядную нижнеклапанную «шестерку» рабочим объемом 7 л – самое обычное для того времени сочетание. Секрет как всегда был в дотошности и добротности. Скажем, кованый коленвал из никелевого сплава опирался на семь коренных подшипников и оснащался системой принудительной смазки, обеспечивающей агрегату завидную долговечность. Каждый цилиндр для более эффективного охлаждения окружала полноценная водяная рубашка. Еще сильнее впечатляла фирменная плавность и беззвучность работы. Здесь Ройс превзошел сам себя. В отличие от конкурентов, которые намертво прикручивали двигатель к раме, Чарльз применил крепление мотора на упругих опорах, заметно уменьшивших вибрацию. Плавной работе мотора способствовали и ювелирно откалиброванный двухкамерный карбюратор, а также сдвоенный выпускной коллектор.



Rolls-Royce 40/50 h.p.

Схема шасси также не поражала воображение: рама из стальных профилей, зависимая рессорная подвеска спереди и сзади. Но фирменное внимание к деталям и дотошный подход к каждой мелочи, влияющей на надежность эксплуатации, выделяли новинку из рядов себе подобных. Например Ройс, как говорится на всякий пожарный случай, решил продублировать тормозную систему – ручной и ножной тормоз приводили в действие разные колодки. Все в конструкции машины подчинялось одной цели – сделать ее максимально безотказной и выносливой, чтобы она ни при каких обстоятельствах не подвела будущего владельца. Для этой же цели на каждый цилиндр приходилось по две свечи зажигания – одна питалась от аккумулятора, другая от магнето. И старания лучшего в мире инженера не пропали даром.

«Звук работы этого мотора можно сравнить с работой швейной машинки! – восторженно писал английский Autocar. – А ровная и уверенная тяга двигателя просто поражает воображение – кажется, что ты не едешь по дороге, а паришь над ней!»

Рекорд за рекордом

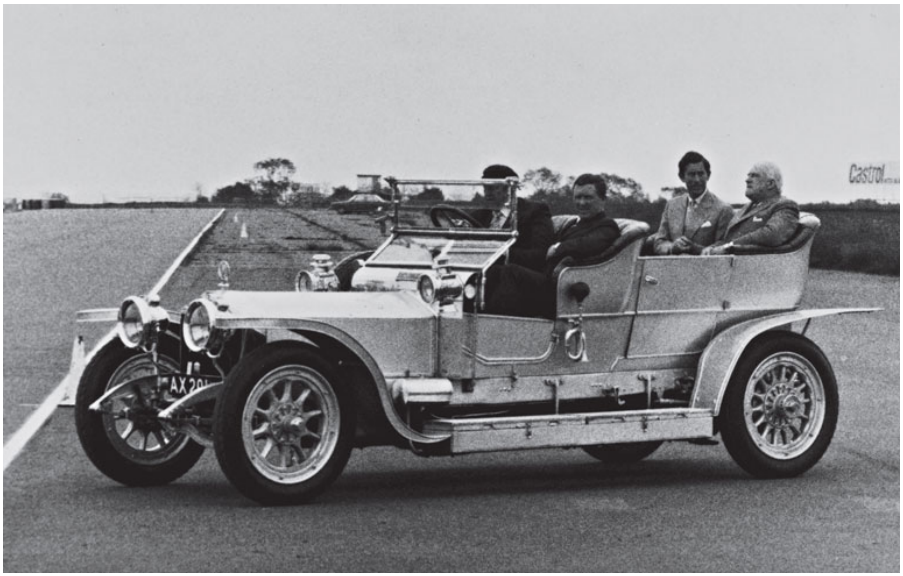
Специально для прессы коммерческий директор Rolls-Royce Клод Джонсон устраивал почти цирковой фокус. Он ставил шиллинг ребром на радиатор работающего двигателя и прибавлял газ – монета не падала! Мистер Джонсон вообще оказался большим мастером по части эффектных представлений. И фокус с монеткой был только началом. Вскоре коммерческий директор Rolls-Royce разместил на кузовной фирме Barker & Company спецзаказ. По его распоряжению 5-местный фаэтон выкрасили в серебристый цвет, а все металлические детали кузова покрыли настоящим серебром. Спустя некоторое время кузов установили на двенадцатое по счету шасси 40/50 h.p. (заводской номер 60551). Так на свет появился знаменитый Silver Ghost, то есть «серебряный призрак», названный так из-за характерного сочетания окраски кузова и бесшумной работы двигателя.

Ройс был настолько уверен в выносливости модели 40–50 h.p., что Клод Джонсон решил сделать надежность главной темой рекламной кампании. А что в начале века могло громче заявить о новой машине, чем ее успехи в автогонках и автопробегах?

В мае 1907-го Silver Ghost вышел на старт 2000-мильного пробега из Лондона в Глазго. За рулем сидел сам мистер Джонсон, а его соперником за рычагами управления паровой

машины марки White стал Фредерик Коулман. Соревнование контролировали представители «Королевского автомобильного клуба», учитывавшие каждую мелочь: от расхода топлива до времени, потраченного на ремонтные работы. Надо ли говорить, что Silver Ghost выиграл это соревнование? За 12 дней машина преодолела расстояние 2000 миль (около 3200 км), при этом расход топлива составил 11,2 л на100 км – совсем не плохо для полностью груженного автомобиля с 7-литровым мотором. Суммарная длительность технического обслуживания составила 1 ч 28 мин. включая регулировку карбюратора, тормозных колодок и замену двух аккумуляторов.

Успех 2000-мильного пробега сам по себе казался достаточным поводом для гордости, но Джонсон не сомневался – машина способна на большее. И предприимчивый директор убедил Роллса и Ройса в необходимости нового испытания. На этот раз перед автомобилем поставили куда более амбициозную задачу – Silver Ghost предстояло побить мировой рекорд безостановочной езды, который к тому времени составлял 7086 миль (11 408 км).



Тот самый Silver Ghost

Пробег Лондон-Глазго закончился лишь 14 мая, а уже 21-го неугомонный Джонсон вновь вышел на старт. Как и прежде за каждым оборотом коленвала следили наблюдатели «Королевского автомобильного клуба», только теперь задача была куда сложнее – преодолеть 15 тысяч миль! Для начала Silver Ghost вновь взял курс на Глазго, где по прибытии немедля принял участие в Scottish reliability trials. В хронометрируемых скоростных подъемах на холм, а также в замерах надежности и расхода топлива Rolls-Royce противостоял автомобилям марок Darracq, Belsize, Hotchkiss, Mercedes, Berliet и Ariel и одержал убедительную победу. Единственной проблемой стал закрывшийся от тряски на особо неровном участке дороге топливный краник – на устранение неполадки ушло меньше минуты.

Не теряя времени на празднования, Джонсон двинулся в сторону Лондона по весьма витиеватому маршруту через Эдинбург, Дарлингтон, Лидс, Брэдфорд, Манчестер и Ковентри. В столице Rolls-Royce развернулся и… отправился обратной дорогой. Всего за время рекордного пробега этот маршрут «серебряный призрак» преодолел 27 раз, в среднем за день покрывая около 660 км. Где-то треть всего времени машиной управлял сам Джонсон, прерываясь лишь на сон и приемы пищи. Только 9 июля он передал машину в надежные руки Генри Ройса и двух его помощников: уже знакомого нам испытателя Эрика Плэтфорда и механика Реджинальда Макриди. Наконец, 8 августа долгожданные 15 тыс. миль остались позади. Причем 14 371 миль

машина преодолела без вынужденных остановок, за исключением, разумеется, смены покрышек.

Впечатляющий результат не в полной мере удовлетворил представителей Rolls-Royce. Они потребовали от наблюдателей «Королевского автомобильного клуба» самым тщательным образом проинспектировать машину и оценить ее техническое состояние. Подробный отчет, представленный через некоторое время, стал лучшей рекламой для фирмы из Дерби. Даже с помощью микрометра специалисты не смогли определить износ двигателя, коробки передач, тормозной системы и рулевого управления!

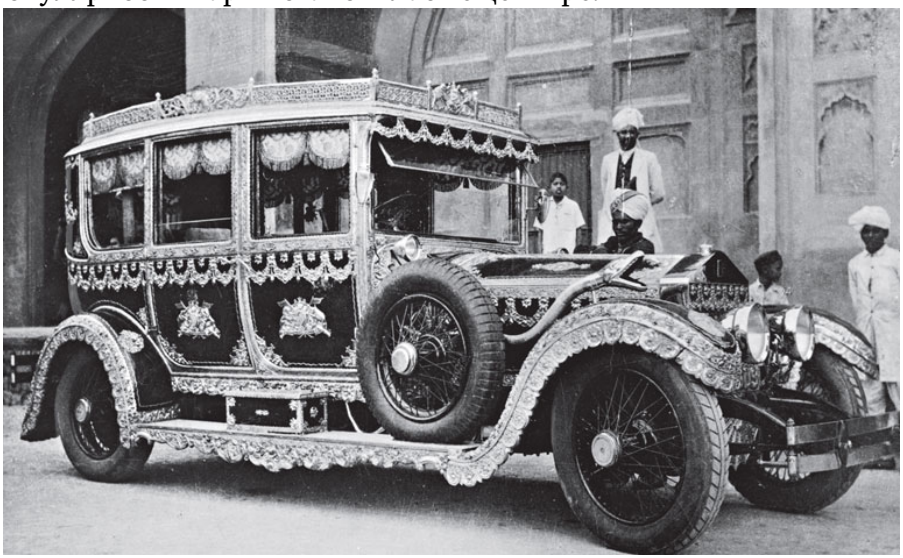
«Если бы автомобиль находился в руках частного владельца, мы бы смело признали его 100 % технически исправным, – говорилось в официальном документе «Королевского автомобильного клуба». – Но поскольку господа из Rolls-Royce потребовали предоставить список деталей, замена которых необходима для того, чтобы состояние машины считалось идеальным, мы рекомендуем заменить фиксирующие шпильки в задней подвеске и рулевой трубке. Кроме того, следует закрепить чуть разболтавшийся блок магнето».

Общий счет на ремонт, включая работы, составил два фунта с мелочью. И это после по сути безостановочного пробега в 15 тыс. миль! Разумеется, о научно-фантастических подвигах «серебряного призрака» сразу узнало все Соединенное Королевство, а следом и вся Европа. Неудивительно – автомобилей, демонстрирующих хотя бы приблизительно сравнимую надежность и безотказность, в то время просто не существовало.

Конкуренты, конечно, еще пытались что-то придумать. Так английский Napier на протяжении нескольких лет считавшийся главным соперником машин Роллса и Ройса, назвал Silver Ghost «машиной для престарелых леди», намекая на большую массу, габариты, а также неповоротливость «призрака».

Вместо ответа инженеры Rolls-Royce установили на шасси под номером 1701 обтекаемый спортивный кузов. На этой машине заводской пилот-испытатель фирмы Эрнест Хайвз установил рекорд нового гоночного трека Brooklands, преодолев барьер в 100 миль в час (160 км/ч). Это уже был нокаут. Надежная, неубиваемая, быстрая, большая и дорогая машина – состоятельные покупатели не могли и мечтать о чем-то большем. На этом Rolls-Royce раскатывали индийские магараджи и последний русский царь, воротилы американского бизнеса и утонченная европейская знать, тем самым поднимая репутацию марки до небес. Лучшие кузовные фирмы того времени – Garney

Nutting и Thrupp & Maberly, Freestone & Webb и Brewster – боролись за честь предлагать свои шедевры именно для Rolls-Royce. Великолепие заказных фаэтонов, лимузинов, кабриолетов и ландо привлекало к Rolls-Royce еще больше внимания, и популярность марки становилась еще шире.



Именно модель 40/50 h.p., которую все для краткости стали именовать «серебряным призраком», хотя право на это название, как мы уже знаем, имела только одна конкретная машина, превратила Rolls-Royce из крепко стоящей на ногах автомобильной компании во всемирную знаменитость.

Что могло бы быть…

Грезы Чарльза Роллса, мечтавшего, что однажды его имя станет синонимом самого понятия автомобиль, стали реальностью. Более того, его имя теперь ассоциируется с лучшими автомобилями мира. Но, к сожалению, насладиться заслуженной славой молодой аристократ попросту не успел. Дело в том, что уже вскоре после исторической встречи с Генри Ройсом в мае 1904-го, Чарльз подхватил серьезную болезнь, которой страдали многие обеспеченные романтики начала века – неистовую страсть к полетам. Уже в 1906-м он отправился в США – официально для организации заокеанской сбытовой сети, но, по сути, ради личной встречи с пионерами авиации братьями Орвилом и Уилбором Райт. Тогда деятельный англичанин успешно справился с обеими задачами, но с тех самых пор автомобили на шкале его личных интересов и пристрастий стали уступать под нажимом самолетов.

Вскоре Роллс приобрел биплан конструкции Райтов и все реже и реже появлялся в лондонском офисе Rolls-Royce Limited на Кондуит-стрит. Порой он отсутствовал в своем кабинете неделями, забывая о важных встречах, демонстрационных поездках и презентациях, а его секретарю приходилось проявлять чудеса изворотливости и вежливости, чтобы умаслить высокопоставленных клиентов. В конце концов это закончилось тем, чем и должно было закончится. Поняв, что автомобильный бизнес его больше не привлекает, в 1909 г. Чарльз Стюарт Роллс сложил с себя полномочия технического директора, оставшись в номинальной должности члена совета директоров, не являющимся исполнительным лицом компании.

Зато он смог полностью посвятить себя новому любимому коньку. Роллс стал настоящим воздушным асом, совершив за год свыше 200 полетов. Он приобрел второй самолет и даже умудрился с выгодой пристроить старый биплан, продав его представителям министерства обороны, как раз начавшим изучение военных возможностей нового вида транспорта. Молодому аристократу не давали покоя и рекордные амбиции. 2 июня 1910-го Чарльз в одночасье превратился в национального героя Великобритании, совершив удачный перелет через Ла-Манш и обратно. У него было громадье планов: строительство собственных планеров, тренировки военных летчиков, очередной визит на завод братьев Райт, но всему этому не суждено было сбыться. 12 июля во время показательного полета над аэродромом Борнмута Роллс, выходя из крутого пике, резко рванул ручку своего «райта» на себя и не выдержавший перегрузок самолет развалился в воздухе. Так Чарльз Стюарт Роллс стал первым британцем, погибшем в авиакатастрофе… Нельзя сказать, что эта трагедия каким-то коренным образом повлияла на деятельность фирмы Rolls-Royce – в офисе на Кондуит-стрит и в исследовательском центре на заводе в Дерби давно уже привыкли обходиться без него. Кроме того, к тому времени популярность машин Rolls-Royce выросла до таких пределов, что машины могли продавать себя сами, а упорство Ройса, ни в какую не желавшего понижать цены, только подогревало репутацию марки. Но дело тут в другом.

Всего шасси 40/50 h.p. выпускалось 19 лет, претерпев при этом минимум изменений. В 1910-м объем двигателя увеличили до 7,4 л, начиная с 1913-го 4-ступенчатая коробка передач сменила 3-ступенчатую, а еще через год в качестве опции стали предлагаться электрические фары. При этом электростер появился на Silver Ghost лишь в 1919-м. Как и его знаменитый американский тезка Генри Форд, Ройс был консерватором в том,

что касалось технических инноваций. Но если основатель Ford преклонялся перед божеством массового выпуска, то его кумиром была основательность и безотказность.

Вот почему многие историки задаются любопытным вопросом: а чтобы было, если бы катастрофы в Борнмуте не случилось, а Роллс, возможно, со временем вернулся к активному участию в деятельности своей компании? Допустил бы новатор и авантюрист того, чтобы тот же Silver Ghost без изменений выпускался на протяжении почти 20 лет? Не заставил бы он своего делового партнера расширить модельную гамму или добавить в производственную программу фирмы еще и самолеты?

Загадки, загадки… Впрочем, как бы то ни было, Rolls-Royce в любом случае был и остается сегодня самой престижной маркой мирового автопрома. Основы репутации и престижа, которые

заложил далеко не революционный, но доведенный до совершенства во всем для своего времени «серебряный призрак».

История в экстазе

Эмблема Rolls-Royce одна из самых узнаваемых и элегантных на свете. И как и у каждой красивой вещи у нее тоже есть своя, причем весьма захватывающая история. Любопытно, что поначалу на машинах Ройса вообще не было никаких знаков отличия. Даже фирменный логотип – прямоугольная плашка со знаменитой сдвоенной «R» – появился не сразу.

Несколько первых автомобилей, выпущенных на Кук-стрит в Манчестере, украшала скромная овальная медная бляшка с надписью «Rolls-Royce radiator». Лишь в середине 1905-го законное место на фронтоне заняли монограммы фамилий основателей фирмы. Сначала отштампованные литеры оставались некрашеными, затем буквы стали красными, а начиная с 1933-го – черными. Последнее обстоятельство, вопреки популярной версии, отнюдь не связано со смертью Генри Ройса, скончавшегося в том же 1933 г. Просто красные литеры не всегда выгодно смотрелись на фоне некоторых вариантов окраски кузова. Представьте, например, сочетание красных букв с зеленой эмалью. Ну а поскольку черный цвет предельно универсален, то по одному из последних прижизненных распоряжений Ройса знаменитая монограмма на фирменной эмблеме потемнела.

История же появления на капоте фигурки «Духа экстаза» значительно более интересна, если не сказать пикантна. Началось все… со страсти к дешевым эффектам. Автомобилисты начала XX в. кто шутки ради, а кто из желания подчеркнуть собственный социальный статус, украшали машины разного рода фигурками и талисманами. Надо сказать, полуодетые красотки, кошки всех мастей, игроки в гольф и поло, куклы и даже полисмены, венчавшие капоты Rolls-Royce, не слишком радовали руководство компании. И тогда Клод Джонсон, коммерческий директор компании, решил, что раз от принявшей форму эпидемии привычки владельцев нельзя избавиться, то ей хотя бы можно придать изящную форму. Разработку соответствующего престижу и статусу Rolls-Royce символа поручили Чарльзу Сайксу, известному художнику и скульптору, работавшему в первом английском автомобильном журнале Cars Illustrated.

Будь у Джонсона талант рисовальщика, он сам бы создал символ Rolls-Royce. В его представлении статуэтка должна была походить на образ Ники – богини победы в греческой мифологии. Но у Сайкса на этот счет имелось собственное мнение. Ника казалась ему слишком воинственной и недостаточно женственной и в поисках вдохновения он обратился к Элеонор Торнтон – секретарше, вернее сказать личной помощнице издателя Cars Illustrated лорда Джона Монтагю.

Вообще-то говоря, Торнтон и Монтагю были гораздо больше, чем просто друзьями. Ранее все тот же Сайкс по заказу лорда изготовил для его личного Rolls-Royce фигурку девушки в развевающихся одеждах, палец которой прижат к губам. Моделью, к слову, была именно Элеонор. Лишь близкие друзья Монтагю знали, что элегантная скульптура символизировала тайную связь двух влюбленных. Неудивительно, что художник вновь попросил мисс Торнтон поработать моделью и в феврале 1911 г. он представил работу, названную «Олицетворение скорости».

– Грациозная богиня воплощает собой дух экстаза и высшей благодатью для нее является передвижение на автомобиле, – расписывал свое творение Сайкс. – Радость движения очевидна в распростертых руках, а ее взгляд устремлен вдаль!

Клод Джонсон остался весьма доволен и лишь изменил название фигурки на «Дух экстаза».

Сам же Генри Ройс довольно скептически отнесся к эмблеме. По его мнению «дама на капоте» только мешала обзорности и сам Генри предпочитал ездить на машине без фирменной скульптурки. Не нравились патриарху и великосветские пошляки – осведомленные о пикантной истории создания фигурки, они непочтительно называли эмблему Rolls-Royce «Элли в ночнушке». Впрочем, в то время мистер Ройс был слишком болен, чтобы переживать из-за подобных мелочей, так что вопрос с инсталляцией «Духа экстаза» на капоты Rolls-Royce решился положительно.

Впервые фигурка появилась в каталогах фирмы в 1911-м, причем изначально лишь в качестве дополнительной опции. Первые четыре года фигурку покрывали настоящим серебром и лишь участившиеся случаи вандализма вынудили компанию перейти на менее ценный сплав никеля и цинка. Популярность эффектного символа к тому времени стала повсеместной и с 1920-го «Дух экстаза» превратился в стандартное оснащение всех автомобилей Rolls-Royce и остается таковым по сей день.

Любуясь сегодня «Духом экстаза», кажется, что фигурка Элеонор Торнтон ни капельки не изменилась. Но это не совсем так. За время существования эмблема Rolls-Royce претерпела не меньше одиннадцати «хирургических» вмешательств. Впрочем, касались они

исключительно пропорций, которые приводили к общему знаменателю с менявшимися габаритами самих автомобилей. Единственное исключение – так называемая «Преклоненная леди». В 1936 г. Сайкс специально для Rolls-Royce Phantom III создал новый вариант «Духа экстаза», на котором женская фигурка преклонила колени. Впрочем, рестайлинговая версия не прижилась и после 1956 г. ее место занял знаменитый оригинал.

Примеряя военный мундир

Многие знают, что помимо автомобилей фирма Rolls-Royce знаменита своими авиационными двигателями. Правда, связь с небом не имеет никакого отношения к увлечению Чарльза Ройса – страстного поклонника авиации. Все гораздо банальнее. Когда в Европе вспыхнуло пламя Первой мировой войны, Rolls-Royce получил заказ на изготовление по лицензии авиационных двигателей Renault, а вскоре занялся выпуском и моторов собственной конструкции. Гораздо менее известны военные подвиги автомобилей, украшенных статуэткой «Духа экстаза». А такие тоже имели место быть. Многие гражданские версии модели 4050 h.p. использовались как командирские и штабные автомобили и не посрамили своей репутации. Более того, тогдашний премьер-министр Франции Жорж Клемансо обязан жизнью проворности своего шофера и скорости Rolls-Royce, позволившими уйти от нападения диверсантов-убийц. Еще четыре Rolls-Royce служили вестовыми машинами, каждый день доставляя новости и сводки из портов Ле Кале в штаб-квартиру британского командования. За два года ежедневной эксплуатации не было зарегистрировано ни одной поломки. Некоторое количество «роллсов» переделали под санитарные автомобили, но наверное самой необычной следует признать бронированный Silver Ghost.

На шасси модели 40–50 h.p. установили корпус из клепаных бронелистов толщиной 9 мм, дополнительно усилили защиту радиатора и аккумуляторов. Из-за возросшей почти до 4 т снаряженной массы пришлось усилить подвеску – спереди установили 13-листовые, а сзади 15-листовые рессоры. Вооружение бронемашины

состояло из пулемета Vickers, установленного в башне. Экипаж состоял из трех человек, а 50-сильный мотор позволял разгоняться до 72 км/ч. Правда, когда первая партия бронированных Rolls-Royce добралась до фронта, война прочно ушла в окопы. Так что на европейском театре боевых действий бронемашины в отличие от английских танков не сыграли заметной роли. Впрочем, повоевать Rolls-Royce все равно пришлось, например, против турецких соединений в битве за Дарданеллы. И боевые машины заслужили самые лестные оценки солдат и офицеров.

«В пустыне Rolls-Royce был полезней сотен бойцов, – описывал боевые качества бронированной машины подполковник Томас Эдвард Лоренс. – В один день группа из трех Rolls-Royce захватила два турецких блокпоста, взорвала два моста, рассеяла полк курдской кавалерии и, наконец, демонтировала 600 пар рельс, сорвав противнику железнодорожное сообщение!»

Удивительно, но бронированные Rolls-Royce продержались на вооружении британской армиии вплоть до Второй мировой. Модернизированные версии машины с более мощным 7,4-литровым мотором и усиленным вооружением применялись для охраны военных аэродромов вплоть до 1944 г.

Под крылом самолета

Производство авиационных двигателей помогло Rolls-Royce безболезненно пережить Первую мировую войну, а выпуск легендарных моторов серии Merlin, которыми оснащались истребители Hurricane, Spitfire и Mustang в годы Второй мировой, способствовал расширению бизнеса в 50-60-х. Правда, по иронии судьбы именно авиация стала причиной и самой грустной главой в истории фирмы. Разработка нового семейства реактивных двигателей RB-211 для американского лайнера Lockheed TriStar оказалась значительно более сложной и дорогостоящей, чем изначально предполагалось, и привела к банкротству Rolls-Royce. Компания была национализирована, а вскоре автомобильное и авиационные отделения разделили на две независимые друг от друга компании. Автомобильное отделение досталось британскому

консорциуму Vickers, позже продавшему все права на марку Rolls-Royce немецкому концерну BMW, который по настоящий день является владельцем компании. Ну а моторостроительное подразделение и по сей день является одним из главных поставщиков для гражданской и военной авиации. Реактивные моторы серии Trent ставятся на все современные средне– и дальнемагистральные лайнеры от Airbus и Boeing.

Rolls-Royce Silver Ghost: хронология

1903 – в январе на лондонской улице Фулхем-роуд открывается автосалон Чарльза Роллса.

1903 – весной инженер и предприниматель Генри Ройс принимает решение о постройке автомобиля собственной конструкции.

1904 – 1 апреля 10-сильный 2-цилиндровый автомобиль Ройса совершает первую поездку.

1904 – 4 мая Чарльз Роллс и Генри Ройс встречаются в холле манчестерского отеля Midland и договариваются о сотрудничестве.

1904 – 23 декабря подписан официальное соглашение о партнерстве фирм Роллса и Ройса.

1906 – 16 марта основана новая компания Rolls-Royce Limited.

1908 – 9 сентября официально открыт новый завод Rolls-Royce Limited в Дерби.

1906 – в ноябре на автосалоне в Лондоне показано шасси новой модели 40/50 h.p.

1907 – с января компания переходит на выпуск одной модели – 40/50 h.p.

1907 – 8 августа «серебряный призрак» заканчивает дистанцию «безостановочного» пробега протяженностью 15 тыс. миль.

1911 – 6 февраля скульптор Чарльз Сайкс представил фигурку «Дух экстаза», которая станет украшением капота всех последующих моделей фирмы.

Rolls-Royce «40/50 h.p.» (Silver Ghost): личное дело

Годы выпуска: 1907-1926
Страны выпуска: Великобритания, США.

Общее количество произведенных автомобилей: 7874

Создатели: Генри Ройс

Модели, созданные на той же платформе: Phantom I

Вклад в историю: поднял репутацию Rolls-Royce на недостижимую для конкурентов высоту, где английская компания счастливо остается и по сей день.

Технические характеристики

Rolls-Royce «40/50 h.p.» Silver Ghost

Общие данные

Кузов (число мест) – фаэтон (5)

Колесная база, мм – 3640

Длина х ширина х высота, мм – 4750 х 1800 х 1900

Снаряженная масса, кг – 1671

Скорость, км/ч – 85

Расход топлива, л/100 км (средний) – 11,5

Двигатель

Расположение – спереди, продольно

Конструкция – 6-цилиндровый, 4-тактный, бензиновый, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 114 х 114

Рабочий объем, $см^3$ – 7046

Степень сжатия – 3,2:1

Мощность, л.с. при об/мин – 48/1200

Шасси – несущая рама

Привод – на задние колеса

Коробка передач – 4-ступенчатая, механическая

Подвеска – зависимая, поперечные неразрезные балки, продольные рессоры; спереди – 10-листовые, сзади – 13-листовые

Размер шин, мм

спереди – 875 х 105

сзади – 875 х 120

Тормоза – барабанные только на передние колеса

Nice
CENTRAL
AX147

Глава 3
Ford T – для всех и для каждого

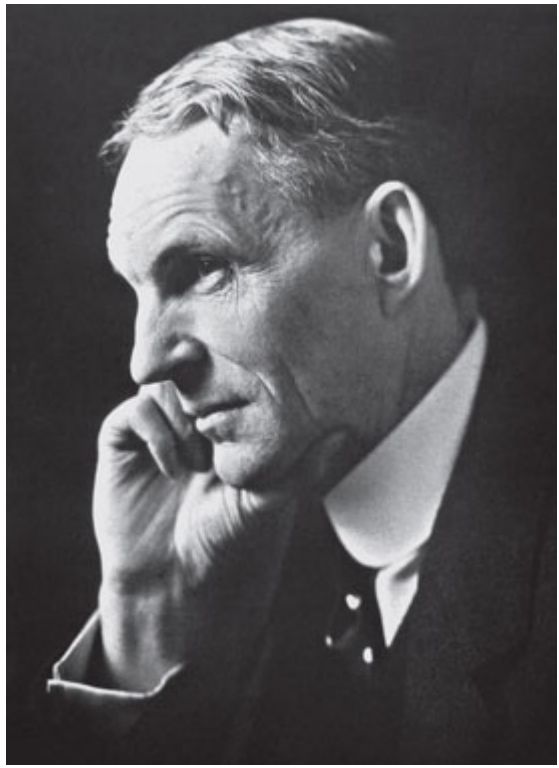
В мире ежегодно проводятся десятки и даже сотни автомобильных конкурсов и награждений. Лучший автомобиль Европы и США, лучший спорткар и внедорожник, лучшая машина по версии экспертов и читателей различных журналов и интернет-порталов. За десятки лет сотни конкурсов и тысячи победителей, само звание лучшего автомобиля до смешного обесценилось, превратившись в мало кого интересующий коктейль рутины и фарса. И все-таки в 1999 г. состоялся конкурс, к итогам которого можно и даже нужно прислушаться. Накануне нового тысячелетия автомобильные эксперты и журналисты подводили итоги XX в., называя лучшие машины столетия. Выбрать единственного победителя из сотен замечательных моделей – не просто сложная, а почти неразрешимая задача. Хуже того, казалось, что какой бы автомобиль ни признали в итоге самым-самым, его кандидатура в любом случае вызовет критику, неприятие и даже обиды. Но когда 18 декабря на торжественном званном вечере в Лас-Вегасе мир наконец узнал имя главной машины века, то никаких споров на удивление не возникло. Действительно кто же больше, чем Ford T заслуживает почетнейший титул?

И это при том, что «Жестяная Лиззи», как прозвали этот автомобиль, далеко не красавица, ее технические характеристики не заставляют вздыхать и охать да и громких достижений в

автоспорте за ней не замечено. В чем же секрет значимости этой простушки? Ответ прост и сложен одновременно. Если в двух словах, то благодаря Ford T автомобиль из роскоши превратился в доступное всем и каждому средство передвижения. И тому факту, что машина из игрушки миллионеров стала реальностью для миллионов, мы обязаны прежде всего проницательности, настойчивости и упорству одного человека – Генри Форда.

Из чего только сделаны мальчики…

Генри Форд родился 30 июля 1863 г. в местечке Спрингфилд-Тауншип (штат Мичиган) в семье ирландских иммигрантов. В отличие от многих других искателей лучшей доли, перебиравшихся из Европы в Америку в середине XIX в, Фордамповезло. Сколотив состояние на лесозаготовках, они могли позволить себе хороший дом, зажиточное хозяйство и немалые земельные угодья в частной собственности. Так что старший сын Уильяма и Мэри-Лигот Форд рос в сытости и достатке. С младых ногтей Генри проявлял повышенный интерес к технике. Он лишь отчасти разделял любовь отца к природе и сельской жизни, недолюбливал коров и лошадей, зато отчаянно тянулся к моторам и механизмам. Причем интерес этот порой носил маниакальный характер. Младшие сестры – всего в семье Фордов было 8 детей – даже прятали от Генри заводные игрушки, подаренные на Рождество. Братец все равно находил их и разбирал до винтика, чтобы самому разобраться как, что и почему работает.



Генри Форд

Мать, впрочем, поощряла любопытство старшего сына и даже позволила ему устроить маленькую мастерскую прямо на кухне. Здесь Генри проводил часы напролет, разбирая и снова собирая сначала игрушки, а потом уже и карманные часы. Кто знает, возможно, из малыша-самоделкина со временем вырос бы великий часовщик, но этому не суждено было случиться. Однажды жизнь Генри Форда круто изменилась.

Как-то погожим летним деньком в июле 1876-го Уильям Форд, прихватив сынишку, отправился по делам в Детройт. По дороге легкой двухместной упряжке Фордов встретилась… самодвижущаяся коляска с паровым двигателем.

Вот как описывал эту встречу сам Генри: «Это был огромный паровой котел, установленный на колесах, с баком для воды и угольной тележкой, прицепленными сзади. От мотора к заднимколесам шли ремни, которые, видимо, и приводили всю конструкцию в движение…»

Много позже, в своих весьма многочисленных мемуарах Форд будет утверждать, что именно этот эпизод стал поворотным в его жизни. Карьера великого часовщика закончилась, не успев начаться, отныне всю свою жизнь Генри посвятит созданию самодвижущихся экипажей.

Он не стал откладывать дело в долгий ящик. В возрасте 15 лет Форд бросил школу и отправился в Детройт, который уже тогда превращался в центр зарождавшейся индустрии Америки. Впрочем, не стоит, наверное, оценивать этот поступок энергичного подростка как подвиг. В отличие от Ломоносова, чуть ли не в лаптях отправившегося в Москву аж из самого Архангельска, сын зажиточного фермерасо всеми удобствами добрался до будущего города моторов, где поселился на квартире любимой тетушки Ребекки. Без особого труда Генри нашел и свою первую работу – в Michigan Car Company, фирме, выпускавшей трамвайные вагоны. Правда, всего через шесть дней Генри уволили. Тогда УильямФорд похлопотал за сынаи его приняли подмастерьем в мастерскую James Flower & Bros. Платили там сущие гроши, но это и не имело значения. В деньгах Генри особо не нуждался, а главное он мог вдоль и поперек изучать, разбирать и собирать гидранты, насосы, паровые двигатели, подъемники и прочую технику, которой в цехах братьев Флауэр оказалось видимо-невидимо.

Моторы и все что с ними связано прочно завладели разумом Генри. На его увлечение не повлиял даже довольно ранний брак. В 1888-м Форд женился на миловидной Кларе Джейн Брайант. На время молодые вернулись на ферму Уильяма Форда, выстроившего для них миловидный домик. Но спокойная, размеренная жизнь зажиточного фермера по-прежнему не улыбалась Генри. Тем более что у болезненного увлечения техникой случился новый приступ. В 1890-м на выставке в Детройте немецкий инженер Николаус Отто показывал невиданный до сих пор – в Америке во всяком случае – двигатель. Компактный мотор с четырьмя рабочими тактами сразу показался Форду значительно более перспективным, нежели паровые и электродвигатели. Он понял, что должен попробовать построить такой же. Правда, рабочая смесь в двигателе Отто поджигалась с помощью электроискры, а в электричестве, к своему стыду, Генри ничего не смыслил…

Он решил вернуться в Детройт, где без особых проблем и на этот раз уже самостоятельно устроился на работу смотрителем линий в Detroit Illuminating Company – местный филиал гигантской империи электрического короля Америки Томаса Эдисона. На новом месте жадный до работы юноша достиг весьма впечатляющих успехов. Всего задвагода он дослужился до главного инженера, а его оклад увеличился до $90 в неделю. Заодно, порядком подтянув познания в электроделе, Генри занялся созданием собственного ДВС. В сочельник 1893-го прошли его первые испытания – в домашних, между прочим,

условиях. Верная Кларападливалабензин в топливную трубку, а сам Генри отчаянно крутил маховик – покапримитивный одноцилиндровый мотор, закашлявшись, не завелся.

Можно конечно сказать, что Форд тратил время на изобретение велосипеда. Ведь по сравнению с 4-тактным мотором системы Отто его первый двигатель казался детской поделкой. Но для Генри главным было другое – теперь он окончательно уверовал в собственные силы. Раз он смог построить двигатель, то справится и с более серьезной задачей – созданием самодвижущегося транспортного средства. Вскоре, сколотив команду единомышленников, Форд опять же в свободное от работы время занялся постройкой своего первого автомобиля, руководя процессом и раздавая ценные указания.

Генри рядом с Quadricycle

Талант лидера проявился у него уже в юности и с тех самых пор личный магнетизм этого человека, умение заражать всех энтузиазмом и собственными, порой даже безумными на первый взгляд, идеями стали неотъемлемыми чертами характера. Уже в бытность наемным сотрудником на предприятии Эдисона Форд был больше руководителем, нежели инженером. Один из рабочих, свое свободное время посвящавший автомобильному проекту Генри, так и говорил: «Сам мистер Форд практически ничего не делал. Он лишь все время давал указания, советовал что-то…» Так или иначе, летом 1896-го первая машина была готова. Тут-то и выяснилось, что ни сам Форд, ни его добровольные помощники не учли одной весьма существенной детали – автомобиль,

собранный в стенах угольного сарая, не мог выехать наружу – уж слишком узкими оказались ворота. Впрочем, разве такая мелочь могла стать препятствием для пробной поездки? Помедлив с минуту, Генри взялся за кирку и, несмотря на весьма поздний час, начал молотить по кирпичам, ломая проем в стене.

Как ни странно квадрицикл, как впоследствии окрестил машину сам Форд, оказался вполне работоспособным экземпляром. 2-цилиндровый, 4-тактный двигатель мощностью 4 л.с. посредством ременной передачи разгонял машину до 30 км/ч. На квадрицикле все семейство Фордов, включая Клару и сына Эдсела, выбиралось за город на прогулки, удивляя соседей и распугивая лошадей.

Но самое сильное впечатление квадрицикл произвел на непосредственного начальника Форда. Автомобили в то время, мягко говоря, слыли большой редкостью, поэтому директор детройтского филиала Edison Illuminating Company пригласил Генри на статусную вечеринку, где присутствовал Томас Эдисон собственной персоной. В разгар званого ужина величайшему изобретателю Америки представили «молодого инженера из Детройта, который сам построил самодвижущийся экипаж».

Эдисон немедленно пригласил Форда к столу и с нескрываемым любопытством начал расспрашивать молодого человека о конструкции квадрицикла. Нисколько не робея, Генри подробно отвечал на все вопросы создателя электрической лампочки и даже набросал принципиальную схему работы двигателя внутреннего сгорания на обороте меню.

«Молодой человек, вы просто молодец! – похоже, Эдисон был действительно впечатлен. – Полагаю, что за подобными бензиновыми моторами будущее. Держитесь за свою идею. Это ваш шанс!».

Сегодня, что называется задним числом, слова Эдисона о перспективности бензинового двигателя воспринимаешь как констатацию давно всем известного факта. Но в конце XIX в. все было иначе. В споре с паровыми повозками и электромобилями моторы внутреннего сгорания, очевидно, проигрывали в популярности. Общественное мнение было на стороне паровых машин – мощных и быстрых, а главное достаточно хорошо изученных. На втором месте в хит-параде зрительских симпатий шли электромобили – бесшумные и бездымные. Ну а в светлое будущее бензиновых двигателей, этих «чудовищ, работающих на энергии взрыва, постоянно чихающих и дурно пахнущих», верили немногие.

Однако сам Форд прекрасно понимал, что предел развития парового двигателя более или менее достигнут. К тому же,

прежде чем тронуться с места, такой самобеглый экипаж нужно было в буквальном смысле раскочегарить, то есть довести воду в котле до рабочей температуры, на что уходило до получаса времени. Электромобили, с другой стороны, страдали от излишнего веса, невысокой скорости и крайне малого запаса хода. Как едко подметил на заре XX в. Чарльз Дюрея, один из пионеров американского автомобилестроения, «обычный велосипедист за день проедет куда большее расстояние и со значительно более высокой скоростью, нежели водитель электрокара». Ну а похвала Эдисона окончательно убедила Форда во мнении, что будущее за мотором внутреннего сгорания. Окрыленный наставлением мэтра Генри первым делом… написал заявление об увольнении из Edison Illuminating Company, отказавшийся от повышения до начальника детройтского филиала и годовой зарплаты в $1900. У него уже были куда более амбициозные планы.

Первые шишки

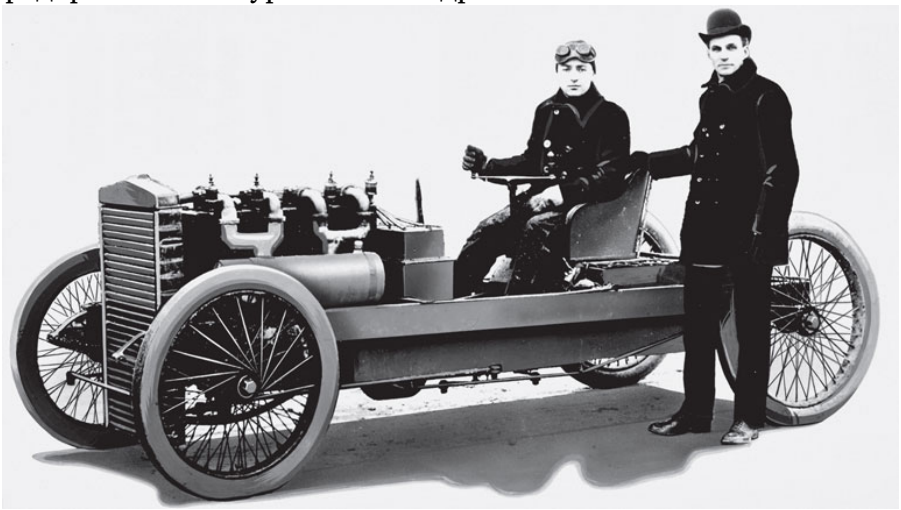
Личный магнетизм и обаяние Форда, равно как и всеобщий интерес Америки к зарождавшемуся на пороге нового столетия автомобильному бизнесу, довольно быстро помогли Генри найти состоятельных инвесторов и организовать в 1899-м Detroit Automobile Company – первую в городе автомобильную фирму. Но, как это часто бывает, первый блин вышел комом. Инвесторы видели в новом бизнесе прежде всего выгодное вложение капитала, которое сможет быстро окупиться и приносить прибыль. Напротив, Форда, получившего в Detroit Automobile Company должность главного инженера, доходность предприятия волновала меньше всего. Перфекциониста по складу характера, его в первую очередь интересовала эффективность предприятия и качество выпускаемой продукции. Рассказывают, что однажды осмотрев только что изготовленный двигатель, на который ушла неделя труда полдюжины рабочих, Генри, недовольный качеством сборки, распорядился все переделать. От главного инженера владельцы ждали фейерверка новых идей, а главное моделей, но всего за два с половиной года из ворот Detroit Automobile Company выехало лишь несколько грузовиков. Причем, несмотря на достаточно высокую цену в $1000 за шасси, с каждого проданного экземпляра фирма терпела убыток порядка $250. Хуже того, на беду инвесторов Форд всерьез заинтересовался автогонками и, забросив все другие проекты, с головой окунулся в постройку спортивной машины. Неудивительно, что вскоре, и

не без скандала между прочим, Форд получил расчет. Как выяснилось – к обоюдному удовлетворению сторон. Боссы Detroit Automobile Company взяли на работу предприимчивого и энергичного Генри Лиланда, который уже в 1902-м наладил на заводе выпуск легковых автомобилей под маркой Cadillac.

Генри за рулем Ford A

Ну а сам Форд достроил-таки спортивный автомобиль и даже выиграл на нем престижный кубок на мильном треке в Гросс Поинт тауншип. После неожиданно триумфального финиша побелевший от страха Генри признался жене, что никогда в жизни больше не сядет за руль гоночной машины. Обещание, которое он, к слову, так и не сдержит. Зато стремление создавать автомобили для гонок у него только усилилось. Благо что громкая победа привлекла новых инвесторов. На сей раз услугами Генри решили воспользоваться такие же как и он сам «повернутые» на автоспорте состоятельные господа. На деньги и по заказу миллионера Томаса Купера Генри построил новый автомобиль – весьма известную в свое время гоночную модель 999, на которой Барни Олдфилд, один из известнейших пилотов эпохи, установил целую уйму рекордов. Вот только победы на гоночной трассе не спешили трансформировать в успехи в бизнесе. К тому же вскоре Форд умудрился в дым рассориться и со своим новым партнером Томасом Купером. Словом, к началу

1902 г. за Генри прочно закрепилась репутация человека не только пробивного и талантливого, но и весьма своенравного, вспыльчивого и ненадежного в бизнесе. Ведь за его спиной были как минимум две неудачные попытки организовать собственное предприятие. Конкуренты же не дремали.



Барни Олдфилд за рычагами управления модели 999

Пока Генри словно ребенок игрался в гоночные машинки, из ворот другой детройтской фирмы Olds Motor Works один за другим выезжали новенькие «ранэбауты» Oldsmobile Curved Dash («скругленный передок»). В 1902-м рабочие предприятия Рэнсома Эли Олдса собрали около 2500 «скругленных передков», на счету Форда к тому моменту не было ни единой легковой серийной модели… Чтобы осуществить мечту о создании собственных автомобилей, ему, наконец, нужно было повзрослеть. И судьба распорядилась так, что Генри получил еще один шанс. Хотя на этот раз все оказалось куда сложнее, чем раньше.

Генри и его команда

Случилось так, что детройтский угольный магнат Александр Малколмсон, несмотря на собственные финансовые затруднения, решил попробовать силы и в автомобильном бизнесе. В августе 1902 г. он заключил с Фордом джентльменское соглашение. На выделенный Малколмсоном аванс в $3000 Генри разрабатывает и строит прототип нового легкового автомобиля. Если публика проявляет интерес к модели, новообразованная компания предлагает на фондовом рынке свои акции, а на деньги, вырученные с их продажи, организовывает серийное

производство модели. Генри понимал, что это вполне возможно последний шанс и упускать его не собирался, несмотря ни на какие сложности. А их было немало. Достаточно сказать, что прототип первого легкового Ford в конечном итоге обошелся на треть дороже оговоренной суммы. Так или иначе зимой 1903-го Model A стала принимать явные очертания. Но гораздо сложнее оказалась другая задача – реализовать акции. В обращение выпустили ценных бумаг почти на $50 000. Деньги были жизненно необходимы Форду для организации производства, но в том-то и дело, что инвесторы отвернулись. Одни начали сомневаться в прибыльности автоиндустрии как таковой, другие, памятуя о прежних неудачных фордовских предприятиях, опасались вкладывать деньги под сомнительное имя. Получить необходимую сумму, вернее ее часть, удалось чудом. Акции новой компании Форд и его помощники распихивали друзьям, родственникам, друзьям родственников и родственникам друзей. Всеми правдами и неправдами удалось собрать лишь $28 000, капитала, которого по общему разумению должно было хватить для организации производства. И 16 июня 1903 г. на свет появилась новая автомобильная фирма – Ford Motor Company.

Фактически выпуск модели Ford A начался еще в начале июня – то есть, еще до официального образования компании. 10 рабочих фирмы в арендованной мастерской на дейтройтской Мэк-авеню неспешно собирали простенькие 2-местные «ранэбауты» с 2-цилиндровым мотором мощностью 8 л.с. Причем поначалу работали что называется «на склад». Первый заказ компания получила лишь 15 июля – некий мистер Пфенниг, дантист из Чикаго, выбрал Ford A с опционным верхом за $850. Потом машинами Генри заинтересовался второй покупатель, за ним последовал третий… До конца года фирма продаст 215 автомобилей, а свои первые дивиденды акционеры получат уже в ноябре 1903-го – спустя всего пять месяцев с момента начала официальной деятельности Ford Motor Company!

После стольких неудач и разочарований все вдруг пошло как по маслу. К началу 1904 г. штат рабочих-сборщиков увеличился более чем в десять раз, а общее число выпущенных за первые полтора года существования компании автомобилей достигло впечатляющих 1700 экземпляров. Чудо? Если только отчасти. Просто Форд всегда славился умением находить ценные кадры, которые, как известно, решают все.

Наверное, главным творцом первых коммерческих успехов стоит назвать талантливого, пробивного и, что еще важнее, честного и преданного своему делу менеджера Джеймса Кузенса. Он не только из кожи вон лез, пытаясь реализовать акции, но и

взял на себя заботы по созданию дилерской сети, занимался рекламой, контактами с поставщиками и заказчиками и во всех делах был правой рукой Форда.

Но если Джеймс Кузенс – душаи сердце, как бы сегодня сказали, маркетингового отдела Ford Motor Company, то королями технической зоны были Чайлд Уиллз, работавший вместе с Генри еще со времен Detroit Automobile Company, а также венгерский иммигрант и дипломированный инженер Жозеф Галамб. Пожалуй, именно эти двое внесли наибольший вклад в разработку автомобиля Model T, навеки обессмертившего имя Форда. Будем предельно откровенны, собственных инженерных талантов Генри не хватало даже для того, чтобы разбираться в чертежах, величайший бизнесмен мира так навсегда и остался самоучкой, инженером, придерживающимся принципа проб и ошибок – метода, который совершенно не годится для создания автомобиля. Другое дело, что предвидеть будущее он умел как никто. «Чтобы преуспеть в автобизнесе – необходимо делать машины одинаковыми, похожими друг на друга!» – сказал Форд еще в 1903-м, когда до конвейерной сборки Model T оставалось долгих 10 лет.

Ему часто приписывают лавры пионера массового производства. Но вряд ли это справедливо. На заводе оружейного фабриканта Самуэля Кольта револьверы и винтовки из взаимозаменяемых деталей стали выпускать двумя десятилетиями раньше. Не стоит приписывать Генри и славу создателя первого массового автомобиля. Уже упомянутый Рэнсом Олдс за 6 лет до дебюта Model T выпускал «скругленный передок» тысячными тиражами. Что это как не массовое производство? Настоящий гений Форда в том, что у него получилось сделать автомобили всемирным достоянием.

Рождение легенды

В период с16 июня 1903 г. – даты основания Ford Motor Company – до начала выпуска легендарной Model T из ворот завода наПикетт-авеню выехало 9 моделей. Вслед за первенцем A-Series последовали ее усовершенствованные версии AC, C и F, а также две сравнительно дорогие модели B и K, созданные под нажимом Александра Малколмсона. Угольный компаньон Форда как и многие в то время искренне полагал, что чем больше и дороже машина, тем быстрее окупятся вложения, да и сам размер прибыли будет значительно выше.

Генри к тому времени прочно утвердился в прямо

противоположном мнении. Настоящим предшественником «тэшки» можно назвать Ford N, дебютировавший в 1906-м. Максимально упрощенная, если не сказать спартанская машина, с 15-сильным мотором стоила всего $500. И все 8500 экземпляров, выпущенных в тот год, раскупили мгновенно, сделав Ford самым крупным автопроизводителем США. Но это было только начало.

Убедившись, что концепция максимально дешевого транпортного средства работает, Генри и его инженерная группа форсировали работу над автомобилем, которому безо всякого преувеличения суждено было изменить судьбы миллионов людей. Известную популярность Ford N принесла лишь крайне низкая цена. Сама машина, говоря начистоту, получилась неважной: с маломощным мотором, всего лишь 2-местным салоном, слабенькой рамой, которой не доставало жесткости и выносливости, что, в свою очередь, сказывалось на отвратительной плавности хода. Однако же за более чем скромный ценник «энке» милостиво прощали многочисленные недостатки. Как говорится, лучше плохо ехать, чем хорошо идти. И Генри рассудил верно. Если люди охотно покупают не слишком хороший, зато дешевый автомобиль, то что же будет, если предложить рынку машину столь же дешевую как Model N, но лишенную всех ее минусов?

Так на свет появился Ford T. Порой этот легендарный автомобиль называют ничем не примечательной в техническом плане машиной. Но это не совсем так. Конечно, «тэшка» не поражала дизайном, сверхмощным мотором или россыпью революционных инженерных решений. Зато ее конструкция была продумана вплоть до самых незначительных мелочей. Характерный пример – «тэшка» стала первым массовым автомобилем с левым расположением руля. До этого рулевое колесо, как правило, устанавливали справа, полагая что водителю удобнее ориентироваться по обочине – объезжать пешеходов и ямы. Но Форд не сомневался в том, что Model T ждет успех, который еще не выпадал ни одному другому автомобилю, и вскоре на дорогах станет столько машин, что водителю придется думать о том, как разъезжаться с попутками. С этой точки зрения «левый» руль, конечно же, предпочтительнее.

Demand for Ford Cars
Doubles Annually

100,000 Ford Cars
Are in Service Now

Ford

$700

Fully Equipped with
Automatic Brass Windshield
Speedometer
Three Oil Lamps
Two Gas Lamps
Generator
Horn
Tools

FORD Model T Light Delivery Car

Business everywhere demands such a car as this Ford Model T Light Delivery Car. Business demanded it because it needed a simple, economical and reliable means of handling light loads. It has been proved that the Model T will fill the want because of its five years of splendid service in the pleasure car class, where it demonstrated its strength and general utility in every test.

The Delivery Car is built on the same Ford Model T Chassis that has established such world-wide fame for all-around efficiency and economy. That chassis, which because of its excellence of design and its light weight, does from 20 to 25 miles on one gallon of gasoline.

Business men will recognize in the Model T's simplicity of operation, and in its freedom from tire troubles a particular adaptability to commercial purposes.

Mounted on the Model T chassis is a handsome, roomy body of steel. It carries 750 pounds of Merchandise with ease and at any speed desired.

The John Wanamaker stores in New York and Philadelphia use fifty of these Ford Model T delivery cars. In the service of those great merchandising establishments, the Model T delivery cars have proved of the utmost efficiency and economy. The Bell Telephone Company uses over 100 Ford Model T cars in its service throughout America. Investigation and long tests proved that no other car would do such efficient work so cheaply as the Ford Model T.

No method of light deliveries has ever been tested which proved so satisfactory as the Ford Model T Light Delivery Car system.

Immediate delivery assured.

Branches in All Principal Cities

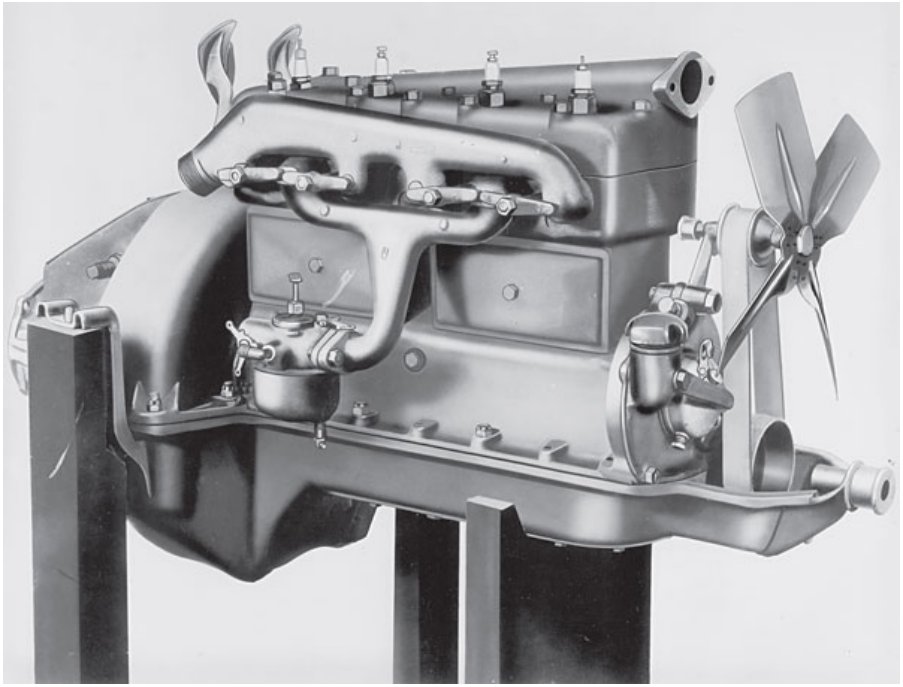
Ford Motor Company — DETROIT MICHIGAN, U.S.A.

The advertisements in Motor *are indexed. See* Motor's *Advertising Index, page XIX.*

А вот еще одно куда более важное «ноу-хау». Ведь «тэшка» – первый серийный автомобиль мира, при создании которого широко применялась легированная сталь. Чайлд Уиллз, за плечами которого имелся опыт работы в металлургической области, долго экспериментировал с различными сплавами и пришел к выводу, что примеси ванадия значительно увеличивают прочность стальной рамы и не сказываются на увеличении массы.

Стройностью фигуры «тэшка» обязана радиатору и корпусам фар, изготовленным из меди, а также алюминиевому капоту. Применение высокотехнологичных металлов хотя и обошлось в копеечку, но, безусловно, того стоило. Ведь 5-местный Ford T весил 880 кг – значительно меньше, чем другие машины тех же габаритов и мощности. Скажем, сходной снаряженной массой могла похвастать и Model N, салон которой, однако, был рассчитан лишь на двоих. Весьма любопытной, если и не революционной, представлялась и конструкция двигателя, 4 цилиндра которого отлиты в едином блоке, а не попарно. Двигатель, коробка передач и маховик находились в одном картере и имели общую систему смазки. Все это, как и другая новинка – съемная головка блока цилиндров, обеспечивало простоту обслуживания и ремонта. По мысли Форда, силовой агрегат будет тем надежней, чем проще. Вот почему инженеры отказались от водяного и масляного насосов.

Вода циркулировала в системе охлаждения за счет разности температур, а смазка осуществлялась разбрызгиванием. По той же причине – во имя упрощения и удешевления – отказались от механизма для регулировки клапанов, а за неимением бензонасоса топливо из бака поступало к двигателю самотеком. Вот почему на крутых подъемах, когда расположенный под сиденьем водителя бензобак оказывался ниже карбюратора, Ford T порой глох. Особо смекалистые водители в таких случаях брали холм… задним ходом. Неудобно, конечно, но что поделаешь… Зато в точном соответствии с расчетами Форда мотор отличался отменной по тем временам надежностью, а главное, его при необходимости мог починить даже кузнец, располагая минимумом квалификации и инструментов.



4-цилиндровый мотор Ford T

При желании «тэшку» можно обвинить и в старомодности – хотя бы из-за коробки передач с планетарными шестернями. Но Жозеф Галамб за полгода довел уже по тем временам архаичную конструкцию до совершенства – ни на одном автомобиле того времени передачи не переключались так плавно. Инженер и старинный фордовский приятель Спайдер Хафф разработал для машины магнето – электроустройство, обеспечивающее импульс тока к свечам зажигания. Оно представляло собой 16 подковообразных магнитов, укрепленных на маховике, и 16 катушек, установленных против них внутри картера. Магниты, вращаясь с маховиком, «купались» в масле и возбуждали в катушках ток низкого напряжения. Для преобразования напряжения служил громоздкий ящик с бобинами и электромагнитными прерывателями. Поломки «электрики» и неровно работавшие из-за «сырых» свечей моторы – обычные для начала XX в. вещи. Но стараниями Хаффа электрооборудование Model T обеспечивало бесперебойную работу. Неубиваемая – такой характеристики заслуживала и ходовая часть. Привычную для начала века схему с четырьмя продольными рессорами заменили двумя поперечными, что обеспечивало заметно больший ход колес. Высокий клиренс в 250 мм не добавлял автомобилю грации, но гарантировал отличную проходимость, ведь хорошие дороги в то время были в большом дефиците.

Несъемные колеса с шинами большого диаметра (около 780 мм) не боялись ям и в то же время обеспечивали достойную плавность хода. Кстати, любимый анекдот Генри Форда, связанный с Model T, касался как раз ее внедорожных качеств. «Почему владельцы Ford T завещают похоронить себя вместе с машиной? Потому, что она вытащит хозяина из любой ямы!».

При всем при этом Ford T отличался весьма неплохими ходовыми характеристиками. Двигатель рабочим объемом 2,9 л развивал 22,5 л.с., а скорость при стандартном передаточном числе главной передачи 3,67 составляла 65–70 км/ч. За дополнительную плату можно было установить редукторы заднего моста с передаточными числами 3,0 и 2,7, благодаря которым максимальная скорость увеличивалось до вполне солидных даже по нынешним временам96 и 104 км/ч. Расход топлива в среднем не превышал 11 л на 100 км пути. Причем машина свободно переваривала не только бензин, но и керосин, а также этиловый спирт. Очень прагматичное решение – сеть бензоколонок еще не покрыла всю Америку, а топливо порой приходилось покупать в аптеках. По той же причине весьма кстати пришелся и солидный объем бака – 45 л. Запас хода, таким образом, превышал 400 км.

Как видите, до мелочей продуманная и неприхотливая конструкция Ford T изначально была подготовлена к неопытным водителям, плохим дорогам, неквалифицированному обслуживанию, топливу низкого качества. Но Генри не забыл и еще об одном немаловажном ингредиенте – высоком, вернее высочайшем, максимально возможном в то время уровне качества. И это касалось не только самого процесса сборки – на

предприятии перфекциониста Генри это подразумевалось само собой. Другое дело, что представители компаний-поставщиков комплектующих, работавшие с Ford, бились в истерике от сверхжестких требований к качеству деталей, узлов и механизмов, предназначавшихся для сборки Model T. Допуски по некоторым позициям доходили до 4 мм – и это, напомню, в начале XX в.! С другой стороны, фирмы-поставщики, работавшие на конвейер Ford, получали на разработку и выполнение заказа ровно столько времени, сколько они требовали, да и оплачивались их услуги по высшему разряду.

Для всех и для каждого

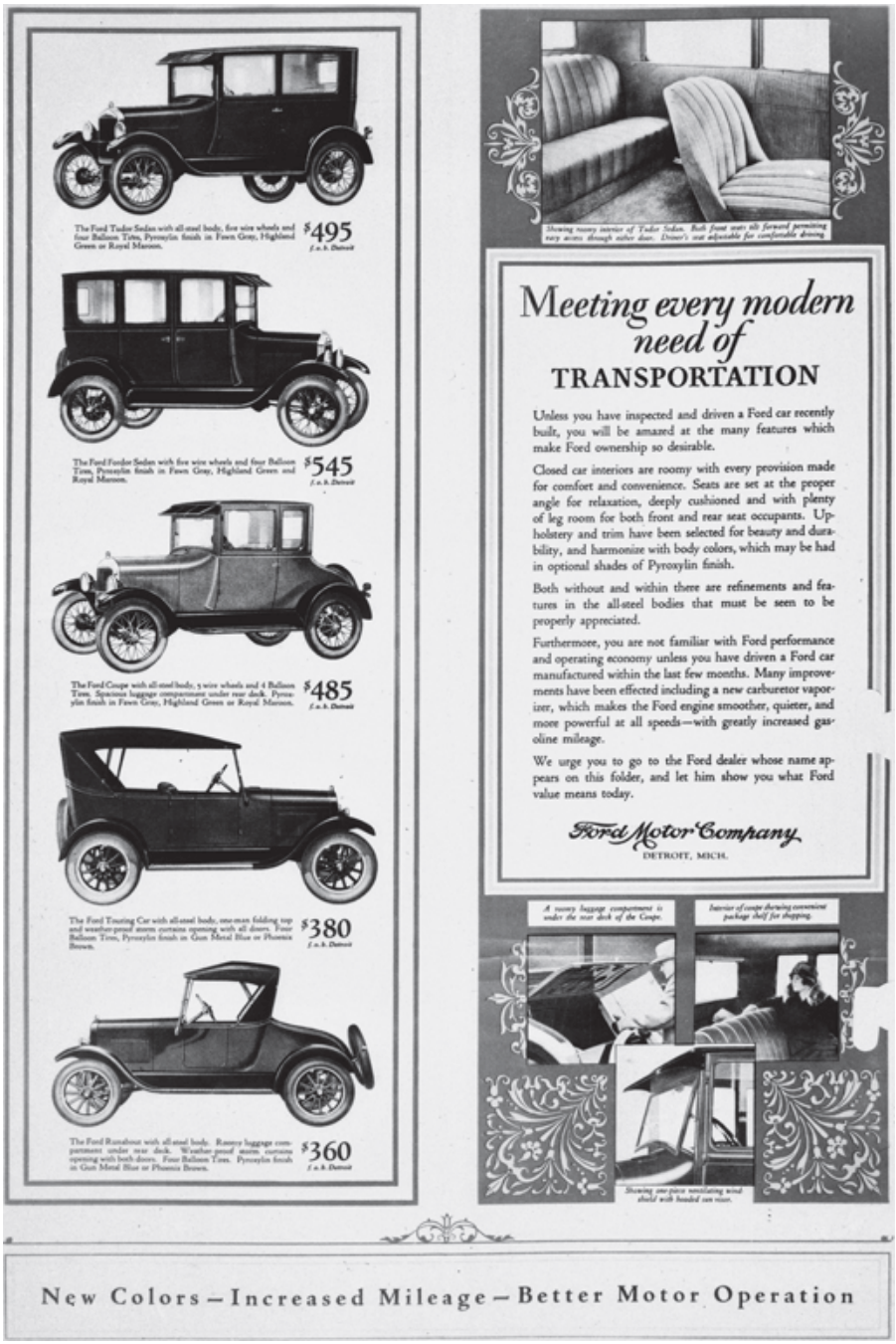
Первые брошюры с информацией о Model T разослали дилерам в марте 1908-го. Даже на бумаге машина производила до того сильное впечатление, что некоторые продавцы почли за благо… спрятать проспекты от покупателей, опасаясь, что ажиотажный спрос на перспективную новинку помешает распродать уже имевшийся в наличии запас автомобилей Model N. Наконец, в октябрьском номере журнала Saturday Evening Post тайное стало явным. Рекламную полосу занимала фотография машины в сопровождении лаконичного текста: «Покупайте новый 4-цилиндровый 20-сильный 5-местный Ford. Всего за $850». Обратите внимание, в рекламе даже не указано название модели. Этого и не требовалось. Краткая характеристика машины и невиданная цена сделали свое дело – заказы потекли рекой.

В первый неполный год покупателям отгрузили около 10 тыс. «тэшек». В 1911-м владельцами машины стали почти 70 тысяч человек, аеще год спустя эта цифра удвоилась! Такая популярность даже Форду не могла привидеться в самых радужных сновидениях. Сама же «тэшка» очень быстро из просто удачного автомобиля превратилась в социальное явление.

В начале XX в, но еще до появления Ford T, автомобиль из разряда всемирного чуда, олицетворения безграничных возможностей техники перешел в новую категорию – модной и дорогой игрушки для богатых. Позволить себе самодвижущийся экипаж в то время могли люди лишь состоятельные и очень состоятельные. Логично, что и сам автомобиль буквально на глазах превращался в ярчайший символ классового расслоения общества, а их владельцы – в объект безжалостной критики и всеобщего порицания. Стоило автолюбителю начала века хоть чем-то насолить пешеходно-конному большинству, а учитывая отсутствие правил дорожного движения как таковых, это

представлялось делом нехитрым – и ему было несдобровать. Хорошо если дело заканчивалось площадной бранью или брошенным булыжником. Не один десяток автомобилистов первой волны в буквальном смысле падали в ямы, вырытые на дороге сельскими жителями, а порой вслед тарахтящим и дымящим экипажам неслись револьверные выстрелы. Но 1 октября 1908 г, в день начала продаж Ford T, все стало по-другому.

«Я построю автомобиль для широких масс. Он будет таким дешевым, что любой человек, который получает зарплату, сможет его себе позволить». Эта фраза, ставшая, возможно, самой известной из множества приписываемых Форду, стала лучшей рекомендацией его всемирному автомобилю. И мир изменился буквально в одночасье. Еще вчера честный трудяга мог лишь мечтать о собственном авто, а сегодня к нему обращались с рекламных плакатов: «Даже ты можешь купить Ford T».

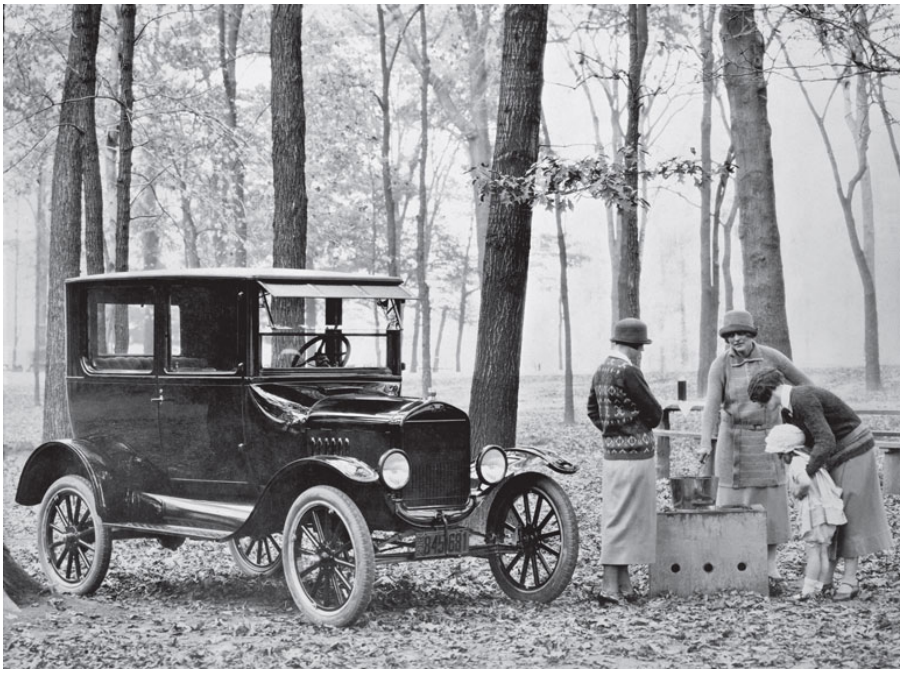


Мгновенный и всеохватывающий уровень интереса к новинке наглядно иллюстрирует тот факт, что собственно рекламная компания новинки лишь поначалу была шумной и масштабной. Гораздо больше, чем газетные публикации, для репутации Ford T сделали столь любимые Генри автогонки. Трансконтинентальный автопробег из Нью-Йорка в Сиэтл стал подлинным триумфом

«тэшки». Стартовавшие вместе с куда более мощными, тяжелыми и дорогими машинами марок Shawmut, Acme и Itala, к финишу два экипажа, выступавшие на «фордах», пришли первыми и третьими. Если представить качество тогдашних дорог и сложность самого маршрута, то надо признать: «тэшка» продемонстрировала удивительную живучесть. Правда, почти полгода спустя выигравший экипаж дисквалифицировали за неразрешенную в ходе гонки замену двигателя и первое место отдали экипажу Shawmut. Едва ли это доставило хоть немного радости боссам оказавшейся на грани банкротства фирме из Массачусетса, зато спрос на Ford T намного опережал предложение.

Машина на глазах становилась всеобщей любимицей. Ведь и «Жестяной Лиззи», вопреки популярной теории, ее прозвали отнюдь не из пренебрежения, а как раз наоборот, из-за любви и уважения. Ведь «Лиззи» на американском сленге – «хорошая, надежная служанка». Такой вот народный пиар, равно как и многочисленные анекдоты, шутки и байки, только радовали Генри Форда. Превратившись в самостоятельный фольклорный элемент, машина требовала меньше денег на рекламу.

Кузов «Лиззи» дребезжит во время езды? Подумаешь! «Это же в вашем кармане гремят сэкономленные доллары!» – смеялись остряки-автомобилисты. Чарли Чаплин высмеивал в своих фильмах «дурные привычки» машины вроде проблем при холодном пуске, когда загустевшее масло не полностью разъединяло мотор с трансмиссией, и «Лиззи» норовила сбить с ног своего владельца, крутившего ручку кривого стартера? Ничего страшного – Генри Форд смеялся вместе со всеми.



На заре автомобильной эры подобные неприятности казались мелочами, неизбежным злом, которое приходится платить засовершенно новый уровень свободы, даруемый автомобилем. Гораздо важнее, что в эпоху, когда машины покупали люди в подавляющем большинстве не представляющие как ими управлять, Ford T не ставил перед новичком неразрешимых проблем.

«За рулем Model T вамне придется осваивать сложный процесс переключения передач, – особенно подчеркивали фордовские брошюры. – Здесь вообще нет ничего сложного. Даже женщина в течение нескольких минут полностью разберется с органами управления и сможет освоить езду уже после нескольких тренировок!».

Другим слагаемым популярности машины, помимо доступной цены и легкости управления, стала невысокая стоимость эксплуатации. Если средний ежегодный счет автомобилиста тех лет согласно данным New York Times составлял $1500 (с учетом инфляции сегодня эта сумма превысила бы $30 000!), то содержание Ford T обходилось в десять раз дешевле. «На самом деле ходить пешком и то дороже, чем ездить на “Лиззи”, – восторженно писал в газету один из счастливых владельцев. – Тысяча километров на своих двоих обошлась мне в $10 за новые ботинки, то же расстояние на Ford я преодолел за $7,71, потраченных на топливо!» «Жестянка Лиззи» круто изменила жизнь простых американцев. Появился новый тип отдыха – автомобильная прогулка на уик-энд. «Автомобиль вернул очарование путешествию», – писала новелистка Эдит Уортон. А со временем произошло и вовсе неслыханное – машину полюбили даже сельские жители, поначалу люто ненавидевшие самобеглые коляски. Причем Ford T стал для фермера не только средством передвижения, но и помощником в хозяйстве. Еще задолго до появления на рынке грузовой версии, которую назвали Ford TT, «Лиззи» работала и тягачом в поле, а при определенной смекалке превращалась в настоящий фермерский комбайн. Стоило приспособить к задней оси приводной ремень и вывесить колеса, и автомобиль становился генератором, водяным насосом, взбивателем масла и так далее и тому подобное. Благодаря Ford появились передвижные рестораны, кинотеатры под открытым

небом, весьма широкое распространение получила новая игра – автомобильное поло. Все в ней было как и в классической забаве английских аристократов: клюшки, ворота, только вместо лошадей – игроки седлали «форды». Зрелище, по свидетельству очевидцев, незабываемое… Кто знает, если бы не высокий травматизм среди участников, возможно, эта чудесная забава дожилаи до наших дней. Слава машины очень быстро перешагнула границы США. Среди счастливых владельцев значился, скажем, мексиканский революционер и грабитель Панчо Вилла, уходивший на «Лиззи» от местной полиции, миссионерка Мэри Нильсен с помощью установленного на «тэшке» громкоговорителя обращала в христианскую веру жителей Анголы, наконец, Ford T стал единственным автомобилем, добравшимся до финиша Транссибирского пробега – гонки, организованной в 1912-м по территории России. Николай II лично осмотрел «Жестяную Лиззи» и рекомендовал ее для использования в частях русской армии. Во время Первой мировой войны большая партия Ford T поступила в войска и многие из них достались в наследство и Красной Армии. Утверждают, что одна «тэшка» верой и правдой служила даже легендарному Чапаеву.

Искусство выпускать

В дебютном для себя 1908-м Ford T по праву считался самым совершенным бюджетным автомобилем в мире, но время шло, а

конструкция модели почти не изменялась. По сути за 19 (!) лет на конвейере все нововведения, коснувшиеся «Лиззи», можно пересчитать по пальцам одной руки. В 1915 г. на машине появились электрические фары, в январе 1919 г. – электростартер, а вместе с ним и приборная панель, состоявшая из одного лишь амперметра, через 6 лет на «жестянку» стали, наконец, устанавливать пневматические шины. Все остальное и вовсе мелочи.

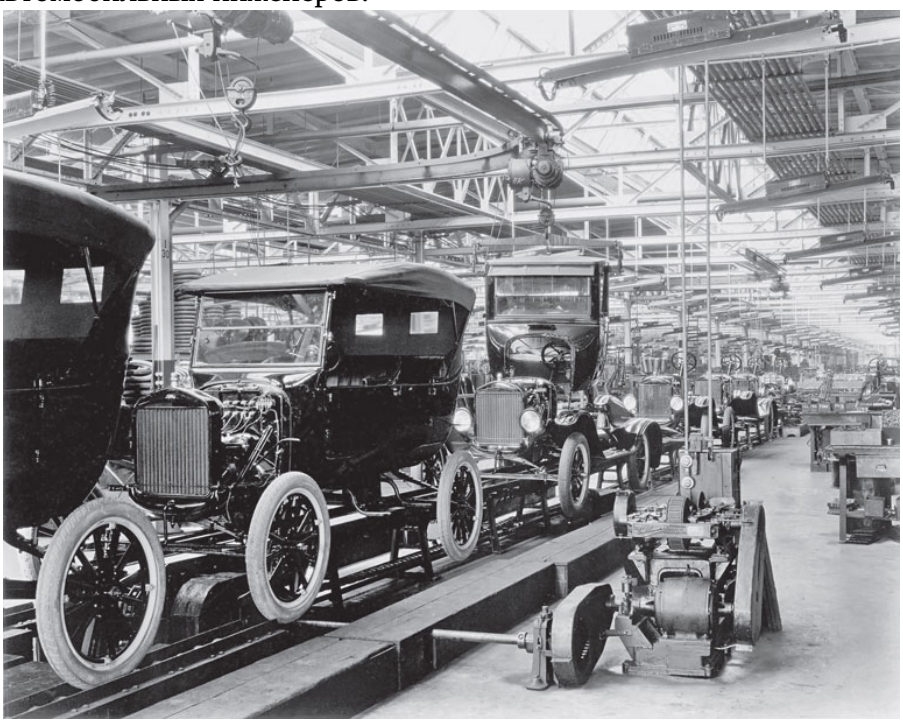
Но почему? Ведь Форда при всем желании не назовешь самодуром или противником технического прогресса. Разумеется нет. Просто настоящей страстью Генри всегда была эффективность производства – этому божеству он поклонялся всю жизнь, к его алтарю он с готовностью приносил все вплоть до дружбы.

Ford T в сознании большинства четко ассоциируется с первым в мире автомобильным конвейером. Хотя на самом деле поначалу «Жестяную Лиззи» собирали, как и ее предшественниц, старым дедовским методом – группы рабочих ходили вокруг установленного в цехе шасси и прикручивали к нему отдельные детали, которые доставлялись к месту сборки на лифте. Происходило все, мягко говоря, неспешно.

Форда всегда занимал вопрос – как заставить сотрудников работать быстрее, желательно без потери в качестве? Прежде всего нужно оптимизировать сампроцесс сборки. Для начала рабочих разбили на бригады, каждая из которых совершала определенную последовательность операций, но не на одной, а сразу на нескольких машинах. Время сборки чуть сократилось. Затем догадались, что время можно сэкономить загодя, доставляя необходимые комплектующие со склада. Это еще несколько драгоценных минут! Так постепенно, шаг за шагом, темп производства увеличивался. Скажем, уже в 1907-м рабочие фирмы установили рекорд – 110 собранных автомобилей за 10 часов. Но это было только начало. Первый собственный завод Форда на Пикетт-авеню к тому времени работал на пределе возможностей – больше автомобилей здесь не могли выпускать физически. Как бы на месте Форда поступил любой другой успешный фабрикант, озабоченный проблемой расширения производства? Скорее всего, построил бы еще один завод, а потом еще один… Такой подход претил Генри – он искренне верил, что можно найти другой способ выпускать больше автомобилей и сделать свое предприятие более эффективным.

Именно Форд создал на заводе атмосферу постоянного творческого соревнования, когда каждый сотрудник мог и даже обязан был предложить собственную идею оптимизации

производственного процесса. Что характерно – прислушивались к любой мелочи. Рабочие, чьи идеи приживались, получали щедрое вознаграждение. Собственно говоря и конвейерная сборка стала прямым следствием подобных рацпредложений. Бытует мнение, что идея автомобильного конвейера пришла в голову помощникам Генри во время визита на чикагские скотобойни фирмы Swift & Company. В цехах мясокомбината, фордовских менеджеров шокировала зловещая, но в то же время завораживающая картина. Подвешенные на цепях туши двигались от поста к посту, где мясники с тесаками наготове отрубали куски, не теряя времени на переходы от одного рабочего места к другому и практически не опуская ножей. Эффективность механизированного процесса разделывания свиней поразила автомобильных инженеров.



Нечто подобное решили опробовать и в цехах нового завода Ford в Хайленд-Парке. Сборку магнето – популярной в то время системы зажигания – разбили на два этапа с использованием конвейерной ленты. В результате время, необходимое на производство готовой детали, с 20 мин (если считать в человеко-часах) сократилось на треть. Постепенно на конвейер переводили и другие стадии сборки автомобиля. Дошла очередь и до двигателя, и до коробки передач, и до подвески. Наконец в августе1913 г. автоматизировали и самую сложную операцию – так называемую «свадьбу» шасси и кузова Пожалуй именно этот

день можно считать датой рождения автомобильного конвейера. Эффективность новых методов работы попросту не имела аналогов. Время сборки готового шасси с 12,5 ч сократилось до 93 минут!

Ну а к 1914-му завод в Хайленд-Парке не напоминал уже ни одно сборочное предприятие на Земле. Это был рай механизмов, станков и вспомогательных приспособлений. Вереницы кузовов, тянущиеся на сотни метров, двигатели, которые появлялись откуда-то сверху, мерно раскачиваясь на металлических цепях… В цехах стоял невообразимый шум и лязг, а сотни рабочих, занятых на персональных постах, умело дирижировали этим дьявольским танцем машин. Но конечно жеГенри создавал все это отнюдь не ради внешних эффектов. Главное, что после 1913-го производительность завода каждый год вырастала вдвое, а цена Ford T в свою очередь неуклонно снижалась, в конечном итоге упав до $260!

Крупнейшей в США автомобильной компанией Ford стал еще до дебюта Model T, теперь же империя старины Генри просто находилась в другом измерении по отношении ко всем конкурентам. Его завод из мастерской, где трудились талантливые и квалифицированные инженеры и механики, постепенно превращался в огромную фабрику, где едва обученные рабочие выполняют одинаковые операции. Но у этой медали, как выяснилось, существует и обратная сторона. Автомобильная империя Детройта того времени росла как на дрожжах, только у Форда работало около 15 тыс. человек. Тем не менее, несмотря на дорогое оборудование и максимальную механизацию, производительность в расчете на каждого

сотрудника выросла лишь на 60 % в период с 1909 по 1913 гг. Казалось бы великолепная цифра, но только если не учитывать, что на модернизацию производства за тот же период потратили $210 млн.

Проблема заключалась в низкой мотивированности персонала и практически отсутствующей дисциплине и лояльности. Оно и понятно, ведь монотонная, изматывающая больше в психологическом, нежели в физическом плане, работа на конвейере Ford страшила многих своим удручающим однообразием. Кроме того, рынок труда в Детройте в то время страдал от слишком высокого спроса. Десяткам автомобильных компаний постоянно требовались новые сотрудники, потому никто не боялся потерять рабочее место. Вот почему процент ежедневных прогулов приближался к 10 %, а отдел кадров не успевал нанимать новых людей, чтобы закрыть вакансии, оставленные уволившимися работниками.

Все это шло вразрез с планами Форда о максимально эффективном производстве. И казалось, он попался в расставленные самим собой силки. Тем не менее и неразрешимую задачу мотивирования персонала Генри решил с невероятным блеском.

В январе 1914-го Ford Motor Company объявила, что повышает зарплату сотрудникам, и отныне самый низкоквалифицированный рабочий будет получать минимум $5 в день ($110 в пересчете на нынешние деньги). Идея управляющего менеджера компании Джеймса Кузена, которую, к слову, Форд впоследствии припишет самому себе, казалась очень рискованной и на первый взгляд не сулила дивидендов. Именно в тот период страна переживала кратковременный, но довольно болезненный финансовый кризис. И в то время, когда уровень безработицы в США рос не по дням, а по часам, и даже весьма квалифицированный труд оплачивался по минимальным расценкам, Ford неожиданно для всех повышает зарплату минимум вдвое. Но то что конкуренты посчитали чудачеством миллионера, на деле оказалось гениальным ходом. Да, повышение зарплаты стоило бухгалтерии компании порядка $5 млн год, но оно полностью себя оправдало. Во-первых, буквально в одночасье решилась проблема мотивированности рабочих. Осчастливленные нежданной прибавкой сотрудники компании готовы были зубами держаться за свои места, и производительность труда росла как на дрожжах. На некоторых участках сотрудники безо всякого принуждения стали вдвое перевыполнять дневную норму. Кроме того, уменьшилась текучка кадров, а на новые вакансии Форд мог набирать лучших из

лучших – офис отдела кадров толпы соискателей штурмовали чуть ли не с боем. В 1914-м в Хайленд-Парк выпустили рекордные 300 тыс. автомобилей (к слову, в том же самом году 299 других автомобильных компаний мира, с общим количеством сотрудников, приближавшимся к 70 тыс., произвели всего 280 тыс. машин), что позволило Генри не без пафоса заявить: «Зарплата в $5 в день стала моим самым эффективным способом урезания расходов».

Но взлетевшая до небес эффективность производства не единственное что получил Форд. 5 января 1914-го он навсегда возвысился над другими владельцами автомобильных компаний, став истинным кумиром трудового народа Америки. Миллионер, который заботится о своих рабочих, как о родных, таким вошел в народный американский фольклор Генри Форд.

Сидя на очень высоком холме

Форд не только применил принципы производства автомобилей, которые актуальны и по сей день. Он также придумал как продавать автомобили еще эффективней. В 1914 г, чтобы подстегнуть спрос, Генри публично пообещал каждому покупателю скидку в $50. Более чем щедро, учитывая, что на тот момент базовая цена автомобиля составляла всего $500. Гениальность уловки состояла в том, что деньги возвращали покупателям только в конце года и при условии, что компания продаст 300 тыс. автомобилей. Продажи в том году составили 308 213 машин. «Каждый раз, когда я понижаю цену на $1, я получаю тысячу новых покупателей». Ключ к массовому производству – в выпуске собственных компонентов в необходимых количествах. Это Форд осознал еще в начале XX в, а скажем к 1920 г. компания выпускала не только деревянные рамы для кузовов, но и выращивала лесные плантации для будущих заготовок.

Еще один ключ ко всемирной популярности – выпуск автомобилей в разных странах и континентах. Свой первый зарубежный филиал Ford открыл в Канаде еще в 1904-м. К моменту начала производства Model T представительства компании появились в Париже и Лондоне, а в 1911-м заработал завод в Манчестере – первое предприятие компании в Европе. Выпуск Model T продолжался до 31 декабря 1928 г. – последний автомобиль изготовили на ирландском заводе в городе Корк-сити. Всего за 19 лет было собрано свыше 15 млн Ford T, рекорд, который никто не сможет побить в следующие 50 лет.

Несмотря на все это, «Лиззи», по сути построившая империю Форда, едва не стала причиной ее краха. Дело не столько в машине, сколько в упорстве самого Генри, настойчиво отрицавшего необходимость создания новых моделей. Надо сказать, что к середине 1920-х «Лиззи» на фоне моделей конкурентов выглядела старушкой пенсионного возраста…

Тем не менее Генри Форд считается самым успешным автомобильным менеджером в истории, а многие и вовсе называют его лучшим бизнесменом всех времен и народов. Нет, он не был ангелом – какое-там! Достаточно сказать, что Генри в дым рассорился со всеми своими ближайшими соратниками и компаньонами, а его антисемитские взгляды и вовсе стали притчей во языцех. Но нельзя не отрицать одного – именно благодаря идеям и настойчивости этого человека автомобильная промышленность стала такой, какая она есть сейчас, нравится нам это или нет. А благодаря Ford T, в точности со словами великого Генри, автомобиль сегодня может позволить практически каждый.

Не только черный

Среди многих крылатых фраз Генри Форда

особняком стоит вот эта – «Вы можете купить Ford T любого цвета, при условии, что этот цвет – черный». Самое любопытное, что на самом деле все было несколько иначе. Прежде всего история про черный цвет «Жестянки Лиззи» имеет прямое отношение к эффективности производства. Дело в том, что кузов автомобиля в то время окрашивался по той же технологии, что пианино и рояли. Эмаль наносили в несколько слоев, причем после каждого кузов просушивали в специальной печи. Так вот, как оказалось, черная краска банально высыхала быстрее других! До 1914-го, когда объемы производства составляли десятки тысяч автомобилей в год, – это не имело значения. Поэтому ранние «тэшки» были и синими, и зелеными, и желтыми. Но когда конвейер в Хайленд-Парке заработал на полную мощь, Генри решил, что за столь низкую цену – а базовая стоимость машины к тому времени сократилась до $500 – покупатели могут смириться и с отсутствием выбора цветов.

Давайте попробуем!

Управлять Ford T действительно было совсем несложно. И в этом я предлагаю вам убедиться самолично. Давайте совершим «поездку» на «Жестянке Лиззи».

Несмотря на левое расположение руля у Ford T не предусмотрено двери с левой стороны. На пороге расположен рычаг стояночного тормоза, а также канистра с топливом для ацетиленовых фар. Словом, пробираться за руль приходится справа.

Устроившись на месте – разумеется никаких регулировок рулевого колеса или сидения не предусмотрено – отвожу до упора рычажок внизу слева – это зажигание. После этого поворачиваю ключ в замке… и снова выхожу наружу. Придется поработать кривым стартером. Два-три энергичных поворота ручкой и мотор отзывается задорным тарахтением. Забираюсь обратно. Передо мной три педали – видимо сцепление, тормоз и газ? Как бы не так.

Сцепление действительно слева, зато тормоз – крайний справа, а посредине педаль… заднего хода! А где собственн о «газ»? Подачей топлива в камеру сгорания заведует рычажок справа от руля. Что ж, ближе к делу. Теперь ставлю левую ногу на сцепление, но пока не нажимаю на педаль. Отвожу от себя рычаг стояночного тормоза, одновременно включая нейтральную передачу. Теперь правой рукой прибавляю газ и, наконец, нажимаю на сцепление. Поехали! На первой передаче Ford T разгоняется до 25–30 км/ч, чтобы переключиться наверх, нужно просто еще добавить газу и отпустить педаль сцепления, машина перейдет на вторую (и последнюю) скорость самостоятельно. Такой вот своеобразный полуавтомат. Спасибо, Джозефу Галамбу за отличную коробку! С торможением также разобраться совсем нетрудно. Полностью убираю газ, выжимаю сцепление на полхода и затем жму на правую

педаль – машина нехотя, зато плавно останавливается. Дергаю за рычаг стояночного тормоза и вынимаю ключ. Впрочем, чтобы уберечься от угона, лучше забрать с собой и свечные провода. Ведь ключ зажигания на Ford T подходил к абсолютно всем автомобилям. Унификация, что тут скажешь!

Ford T: хронология

1903 – 16 июня официальная дата основания Ford Motor Company.

1903 – в июле продан первый автомобиль марки Ford – Model A.

1908 – 1 октября официальный дебют Ford T.

1909 – Ford T первым пересекает финишный створ пробега Нью-Йорк – Сиэтл. Дистанцию в 6600 км экипаж победителей преодолел за 22 дня.

1910 – производство переносят на новый завод в Хайленд-парк в пригороде Детройта.

1913 – 7 октября на заводе Хайленд-парк заработал первый автомобильный конвейер.

1914 – в январе Форд объявляет, что минимальная зарплата сотрудников завода составит $5.

1917 – 14 ноября собран 2-миллионный Ford T.

1921 – 28 мая собран 5-миллионный экземпляр модели.

1924 – 4 июня тираж Ford T превысил 10 млн.

1927 – 26 мая закончен выпуск модели в США.

1928 – 31 декабря на заводе в Корке собран последний экземпляр Ford T.

1999 – 18 декабря жюри из 130 экспертов объявляет Ford T автомобилем века.

Ford T: личное дело

Годы выпуска: 1908–1927

Страны выпуска: США, Канада, Великобритания, Бразилия, Мексика, Дания, Франция, Норвегия, Испания, Бельгия, Япония

Общее количество произведенных автомобилей: 15 007 033

Создатели: Генри Форд, Жозеф Галамб, Гарольд

Уилкс, Спайдер Хафф

Модели, созданные на той же платформе: Ford TT (грузовик), Fordson (трактор) Вклад в историю: первый глобальный автомобиль, ставший доступным широким массам и превратившийся в пример для подражания всей автопромышленности.

Технические характеристики

Ford T Tourer 1908
Общие данные
Кузов (число мест/дверей) – ранэбаут 2/0
Колесная база, мм – 2553
Длина х ширина х высота, мм – 3404 х 1676 х н. д.
Колея спереди/сзади, мм – 1448/1467
Дорожный просвет, мм – 248
Снаряженная масса, кг – 700
Скорость, км/ч – 68
Запас топлива, л – 60

Двигатель
Расположение – спереди, продольно
Конструкция – 4-цилиндровый, рядный, бензиновый, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 95,2 х 101,6
Рабочий объем, $см^3$ – 2896
Мощность, л.с. при об/мин – 22/1600
Крутящий момент, при об/мин, Нм – 112/900

Шасси
Привод – на задние колеса
Коробка передач – 2-ступенчатая планетарная
Главная передача – 3,6

Подвеска – зависимая, рессорная
Рулевое управление – планетарный редуктор
Тормоза – ленточного типа плюс накладные колодки на задних колесах

Глава 4
Jeep – на земле, в небесах и на море

Война, как это ни парадоксально, один из самых главных катализаторов технического прогресса. Поиски лучшего оружия, с помощью которого можно эффективнее бороться с неприятелем, начались еще задолго до изобретения пороха. Но больше всего революционных изобретений военное дело принесло XX в. Танки, реактивная авиация, ракетное, химическое и бактериологическое оружие – список можно продолжать и продолжать. По счастью, в этом зловещем перечне нашлось место и такому сугубо мирному изобретению как полноприводной легковой автомобиль или, проще говоря, внедорожник. Ведь первый представитель этого сегодня столь многочисленного автомобильного племени появился на свет лишь исключительно благодаря военному заказу и при весьма удивительном стечении обстоятельств.

Поиски формы

Первая мировая стала последним крупным военным конфликтом, в котором важную роль играла кавалерия. Массовое применение пулеметов и минных полей заметно ослабили роль всадников как наступательной мощи. В свою очередь автомобиль пусть медленно, но верно заменял гужевой транспорт на гражданской службе. А вот моторизация войсковых соединений шла довольно медленно. Даже в армии США, страны, уже в первой половине XX в. закрепившей за собой статус главной автодержавы планеты, вплоть до начала 40-х гг. не было специально разработанного легкого разведывательного автомобиля. Грузовики, тягачи, автобусы – по всем эти позициям армия дяди Сэма заметно опережала и собственных союзников из Великобритании, Франции, СССР, равно как и войска гитлеровской коалиции. Но требовался еще и многофункциональный автомобиль совершенно нового типа. Компактный и незаметный, способный передвигаться по пересеченной местности, перевозить боеприпасы и раненых, выполнять функции легкого тягача, разведчика и подвижной огневой точки. Проблема разработки такой машины на все случаи армейской жизни заботила министерство обороны Соединенных Штатов еще с 20-х гг. Дело оказалось очень непростым – никто в то время и не представлял как подобное транспортное средство может выглядеть. Требования к «полевому автомобилю» появлялись в ходе естественного развития техники и эволюции боевой тактики. Так еще в Первую мировую в соединения американских и британских частей поступали полноприводные грузовые автомобили Jeffrey Quad, доказавшие свою удивительную проходимость и выносливость в самых сложных условиях. Итак, полный привод стал первым и, возможно, главным требованием военного ведомства. Но большой грузовик, пусть даже и самый наилучший, не годится на роль многоцелевого автомобиля. Для этого он слишком дорогой, тяжелый, а главное, в силу солидных габаритов очень приметный, а стало быть уязвимый для противника. В то же время, многие склонялись к мнению, что будущее военного транспорта за мотоциклами. Но при всех своих плюсах – дешевизна, легкость управления, компактные размеры – у двухколесной машины хватает и недостатков – низкая проходимость, минимальная грузоподъемность, ограниченная вместительность, а главное, абсолютная незащищенность. Один выстрел снайпера – и важное сообщение от вестового-мотоциклиста попадет в руки врага. Стандартные легковушки, которые за неимением лучшего

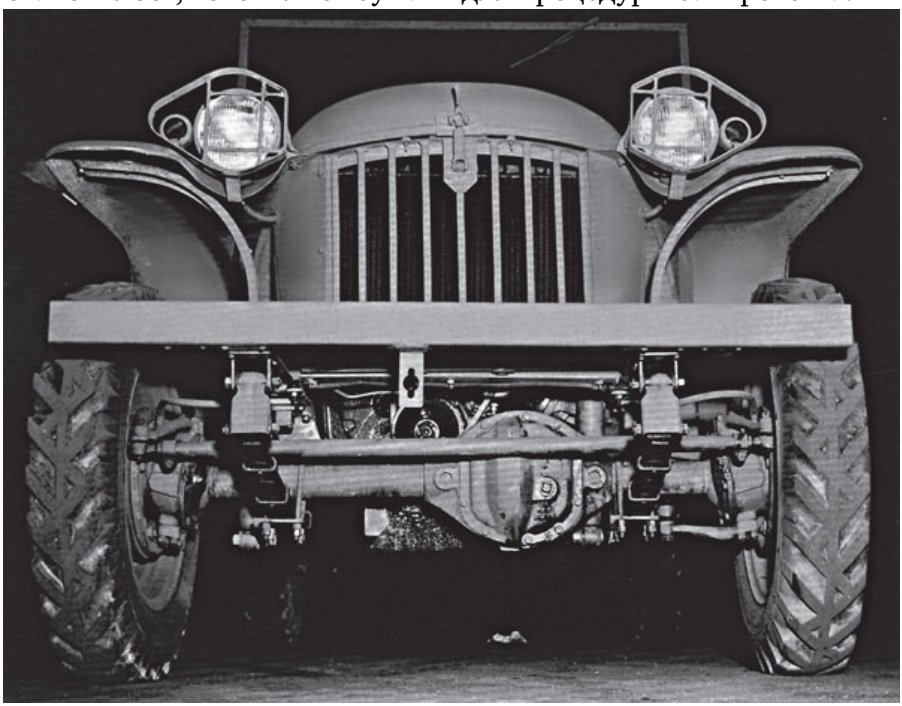
использовались для армейских нужд, лишь частично решали проблему. Таким машинам не хватало внедорожных способностей, выносливости и маневренности.

Поиск «того не знаю чего» оказался очень долгим. На спецполигоне Aberdeen Proving Ground в штате Мэриленд начиная с 1921-го испытали не один десяток прототипов транспортных средств повышенной проходимости, претендовавших на военную службу. Каких только конструкций не предлагали участники творческих конкурсов. От простейших вариаций на тему обычного Ford T – как правило максимально облегченных и, чтобы добиться меньшего удельного давления на грунт и тем самым лучшей проходимости, обутых в широкие шины от самолетных шасси, до поистине безумных идей вроде проекта Howie «Belly Flopper».

Этот курьез заслуживает отдельного внимания. Радикально новый подход к персональному транспортному средству представлял собой плоскую платформу с четырьмя колесами и мотором от легковушки American Austin. Лежа на платформе животом вниз (отсюда и название «Belly Flopper» – с английского переводится как «плюхнуться в воду»), солдат ногами нажимал на педали сцепления и газа, а «рулил» с помощью рычажка, расположенного в передней части. Незаметный даже в невысокой траве, «Belly Flopper» развивал скорость до 50 км/ч и, несмотря на отсутствие в подвеске амортизирующих элементов, по мысли создателей таил в себе огромный потенциал. Однако представители военного ведомства и автоиндустрии, приглашенные на показательные тесты, подняли конструкторов на смех.

Гораздо более успешным оказался проект фирмы Marmon-Herrington, спроектировавшей открытый кузов для легкого грузовика Ford 77. Машина со всеми ведущими колесами и выносливой ходовой частью показала себя с лучшей стороны и была принята на вооружение. В серийном производстве в качестве донорского шасси использовались легкие грузовики марки Dodge. Машина, получившая индекс WC, более известна среди солдат Красной армии, куда она поставлялась по программе ленд-лиза, как Dodge «три-четверти». Но все же и эта весьма удачная конструкция не отвечала требованиям, предъявляемым к «полевому автомобилю». Нужно было что-то еще более компактное. Причем как можно быстрее. На дворе стоял 1940-й, а почти 20летний поиск идеального военного автомобиля нового типа так и не принес результатов. Война меж тем уже стучалась в двери. Мобильные танковые и механизированные соединения Вермахта демонстрировали уроки тактического искусства совершенно неготовым к новым методам войны французам, а

британцев от больших проблем спасала только естественная преграда – пролив Ла-Манш. И хотя США к тому моменту формально еще и не вступили в войну, но в Вашингтоне понимали – это лишь вопрос времени. Поэтому работы по созданию автомобиля-разведчика решили максимально форсировать. И тут в самый критический момент на сцене появился достойный кандидат. Вообще-то говоря Фрэнк Фенн, президент фирмы American Bantam, пекся не о нуждах военного ведомства, а прежде всего о благополучии собственной компании. Появившаяся на карте автомобильной Америки в 1930-м – то есть в разгар Великой депрессии, – American Bantam выпускала компактные модели на шасси лицензионных английских микролитражек Austin Seven. Забавные машинки на мгновение вспыхнули на рынке – среди владельцев числились звезда немого кино комик Бастер Китон и даже Эрнест Хемингуэй, – но лишь для того, чтобы сразу погаснуть. Американцы даже в худшие дни истории отказывались ездить на «малышах». К началу 40-х Bantam оказался на волосок от краха – производство остановилось, готовились бумаги для процедуры банкротства.

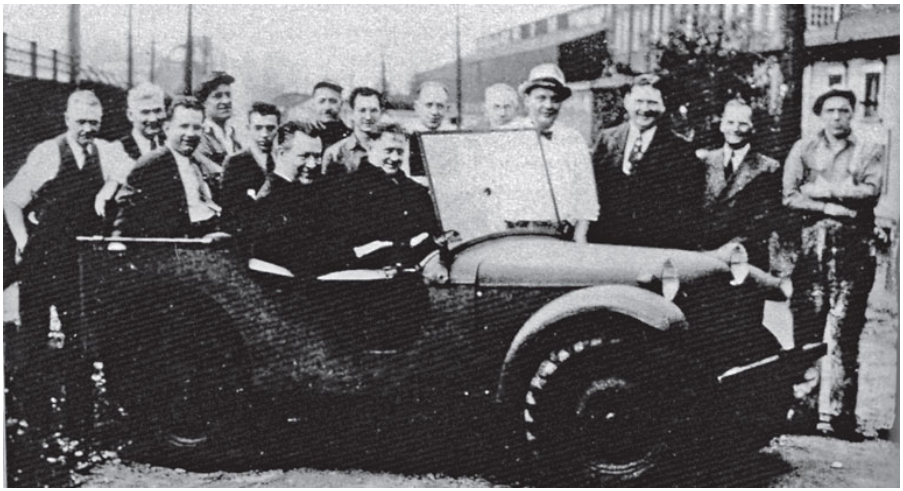


Bantam BRC-60

Понимая, что ничем особенно не рискует, в мае 1940-го мистер Фенн представил на суд военных облегченную и упрощенную версию 20-сильной модели Roadster. Маленький Bantam, изначально задуманный для неспешных променадов под

лучами ласкового солнца, неожиданно произвел на комиссию благоприятное в целом впечатление. Машина оказалась простой, компактной, неприхотливой, недорогой, но увы – только заднеприводной. Так что Bantam Roadster отказали в приеме на службу. Зато фирме Фрэнка Фенна предложили модернизировать автомобиль согласно утвержденным в июне того же года требованиям. Особый комитет, куда вошли офицеры пехотных, бронетанковых, артиллерийских, а также интендантских частей, представил, как бы сейчас выразились, бриф будущего Jeep. Среди прочего автомобиль должен отвечать следующим параметрам: колесная база до 190 см, высота не больше 92 см, дорожный просвет от 15 см, кузов прямоугольной формы, устойчивая скорость передвижения от 5 до 80 км/ч, откидное лобовое стекло, полезная нагрузка минимум 270 кг, полный привод с понижающей передачей, возможность стационарной установки пулемета калибра 7,62 мм и, наконец, снаряженная масса не выше 590 кг.

Помимо Bantam, бриф получили еще 134 компании, каждой из которых предложили поучаствовать в тендере. Правда, интереса к заказу никто не проявил. Многие фирмы уже занимались другими военными контрактами – скажем, на заводах Cadillac собирали танки, а в фордовских цехах – стратегические бомбардировщики. Кроме того, в погоне за массовостью заявки разослали даже тем компаниям, которые никогда прежде не занимались разработкой транспортных средств. Но главное – военные, по сути, требовали невозможного. Виданное ли дело полноприводная машина массой меньше 600 кг и полезной нагрузкой в 270 кг?! Причем для создания удивительно эффективной даже по нынешнем временам конструкции можно было использовать только серийные комплектующие: ведь на разработку проекта, подготовку чертежей и оформление заявки отводилось крайне мало времени. Выигравшей конкурс компании, меж тем, предписывалось в 49-дневный срок построить работоспособный прототип для первичных испытаний, а затем в течение месяца предоставить еще 70 машин для углубленного тестирования. Не заказ, а настоящая каторга!



Первый прототип Bantam

В итоге на предложение откликнулось всего две компании. Причем представители обозначили лишь сроки исполнения и сумму контракта, в оговоренные сроки не предоставив ни чертежей, ни даже предварительных набросков проекта. Ну а American Bantam отступать было некуда. Загнанную в угол фирмочку из крохотного городка Батлер, что в штате Пенсильвания, мог спасти только крупный заказ от военного ведомства. Тем более, Bantam начинал не с чистого листа. Как мы уже знаем, облегченный вариант модели Roadster получил в целом положительную оценку военных. Более того, конструкция машины как будто отвечала многим требованиям подробного техзадания. Оставалось всего ничего – добавить машине полноприводную трансмиссию и капельку инженерного лоска.

Но сказать проще, чем сделать. Дело в том, что большинство инженеров к тому времени уже покинули финансово несостоятельный Bantam и за помощью в проектировании фирма из Пенсильвании обратилась к известному фриланс-конструкторуКарлу Пробсту. Человек, который войдет в историю как отец Jeep, поначалу отнюдь не испытывал восторга от предложения. Ведь находившийся на мели Bantam мог оплатить его услуги только в том случае, если контракт удастся выиграть. К счастью, Пробст, на тот момент весьма стесненный в средствах, оказался истинным патриотом. В то время как по радио передавали знаменитое воззвание Черчилля к народу Великобритании («Мы будем драться на пляжах, мы будем драться на улицах…»), личные интересы отошли на второй план.

17 июля Пробст сел за руль своего купе Buick Special и отправился на завод American Bantam в Батлер, чтобы

немедленно приступить к делу. И уже на следующий день после 18 часов работы предварительный дизайн будущего Jeep был готов. Тут и выяснилось, что вес автомобиля составит не меньше 840 кг. Четко понимая, что указав в официальных бумагах завышенную массу, проект обречен на провал, Пробст подтасовал цифры. Так в графе снаряженная масса появились вполне допустимые 577 кг. Но все прошло хорошо. А иначе и быть не могло – ведь Пробст иBantam оказались единственными, кто сумел вовремя предоставить «приемной комиссии» необходимые документы. Изучив конструкцию модели, военные дали отмашку – теперь перед командой Пробста стояла еще более сложная задача: за 49 дней изготовить полностью работоспособный прототип. Работать пришлось буквально круглые сутки, но за день до официального дедлайна автомобиль был готов.

Непохожий на тебя, непохожий на меня

Президент American Bantam Фрэнк Фенн рассчитывал, что военный вездеход можно построить, что называется по мотивам легкового Roadster, но созданный Карлом Пробстом прототип походил на легкового собрата разве что скругленным капотом. По сути, Bantam BRC (полное имя модели – Bantam Reconnaissance Car, то есть «Разведывательный автомобиль Бэнтам» с полезной нагрузкой 250 кг) представлял собой сборную солянку из комплектующих различных производителей. Слабенький 20-сильный мотор от серийного Roadster сменил стандартный двигатель фирмы Continental Motors Company мощностью 40 л.с., передний и задний мосты – позаимствовали у легковушки Studbaker Champion, раздатку поставляла фирмаSpicer Transmission, а механическую коробку передач – Warner Gear. Внешне же BRC и вовсе не походил ни на один автомобиль мира. Предельно короткий и низкий открытый кузов, вырезы по бокам вместо дверей, откидное лобовое стекло, минимальные свесы и солидный дорожный просвет – сегодня словесный портрет оригинального Jeep, возможно, не поражает воображение, но 70 лет назад все было иначе.

Еще сложнее поверить, что бесценный прототип, в который вложили столько труда и на который возлагалось столько надежд, отправился к означенному месту проведения тестовых испытаний – военному полигону Холаберд-Кэмп в Балтиморе… своим ходом. Во-первых, на транспортировку у American Bantam банально не хватало денег, кроме того Карл Пробст надеялся хотя бы немного обкатать новый мотор перед экзаменом у военных. Утром 23

сентября Карл вместе с управляющим завода Гарольдом Кристом, принимавшим непосредственное участие в разработке модели, сели в машину и отправились в путь протяженностью почти 350 км.

Поначалу ехали неспешно. Пробст, как заботливый отец, прислушивался буквально к каждому звуку своего детища и заметно осторожничал. Но время шло, а до места назначения было еще далеко. И Карл постепенно прибавлял и прибавлял скорость, а ближе к вечеру уже гнал на все деньги. Как выяснилось не напрасно. На полигон прототип-разведчик прибыл в 16–30 – за каких-то полчаса до окончания дедлайна!

Первым ездовые качества Bantam BRC проверял майор Джеймс Лоуэс. Без лишних церемоний опытный офицер-испытатель устроил автомобилю короткий, но жесткий заезд по полигону, закончившийся главным блюдом – подъемом на холм с 60-процентным уклоном. Bantam и не поморщился, взяв высоту даже на второй передаче.

– За последние 20 лет я самолично испытывал каждый тип военной техники, находящийся на вооружении армии США, – докладывал майор Лоуэс спустя несколько минут. – Этот автомобиль обладает непревзойденными качествами. Полагаю, он войдет в историю.

Но прежде чем представители вооруженных сил одобрили

заказ на изготовление 70 машин для массовых испытаний, оставалось решить еще один, но крайне важный вопрос.

– Так сколько, вы говорите, весит ваш автомобиль, мистер Пробст? – в задумчивости спросил кто-то из высших офицеров.

– Около 830 кг, – честно признался Карл, понимая, что отпираться бесполезно. – И боюсь нам придется добавить еще килограммов 15 для усиления конструкции.

В воздухе повисло тягостное молчание. Ведь массаBantam BRC более, чем в полтора раза превосходила цифру, указанную в техзадании, а значит, по крайней мере формально автомобиль не отвечал требованиям контракта. От решения, которое нужно было принять в эти секунды, зависело гораздо больше, чем просто судьба проекта и фирмы American Bantam. К счастью, прочувствовав деликатность ситуации, инициативу в свои руки взял офицер бронетанковых войск. Со словами «армии нужна такая машина, если пара солдат сможет вытащить ее из канавы» он подошел к задней части прототипа и поднатужился – широкоплечий и мускулистый танкист в одиночку и без видимого труда приподнял вездеход. Это была победа! По-крайней мере так казалось Пробсту.

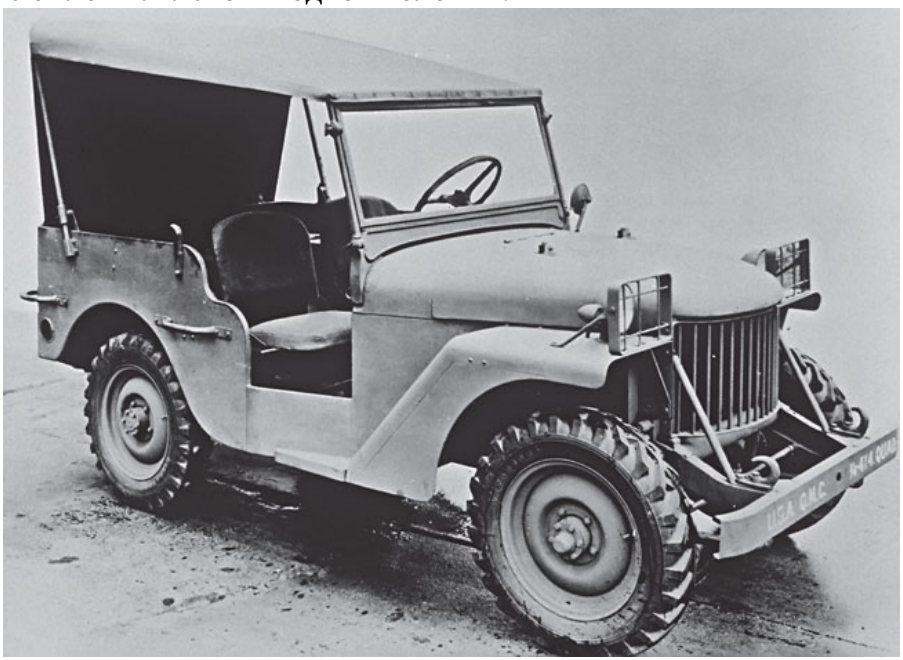
На все готовенькое

Ведь по большому счету Bantam выиграл только первый раунд – вся борьба, как оказалось, была еще впереди. Проблема заключалась в том, что представители военного ведомства скептически относились к перспективам маленькой компании из Пенсильвании наладить выпуск вездехода в необходимых количествах. А речь изначально шла о тысячах, если не о десятках тысяч автомобилей. Чтобы подстраховаться, к участию в тендере задним числом допустили и прототипы от Willys Overland и Ford, причем «голубой овал» чуть ли не силой заставили участвовать в проекте. Ну а коль скоро модели конкурентов к началу октября 1940-го еще находились в стадии разработки, представителям обоих компаний передали полную техническую документацию на Bantam BRC. Надо ли говорить, что Карл Пробст был в бешенстве?! Но ничего не попишешь – после подписания контракта право интеллектуальной собственности на прототип перешло к военным… Чертежи Bantam, преподнесенные на блюдечке, серьезно облегчили задачу инженеров Willys Overland и Ford. И 13 ноября – полтора месяца спустя после дебютного выступления машины Карла Пробста – Willys представил собственную версию вездехода, названную Quad, а еще десять

дней спустя на полигон в Холаберд-Кемп прибыл и Ford Pygmy.

Надо ли говорить, что обе машины оказались фактически копиями Bantam BRC? Единственное отличие «пигмея» состояло в приплюснутомкапоте, главным же и решающимпреимуществом Willys Quad, как позже выяснится, стал более мощный двигатель, развивавший 60 л.с. – на 15 больше, чем у более поздней версии Bantam, получившей обозначение BRC-40.

Случилось так, что на тот момент Willys обладал, пожалуй, лучшим 4-цилиндровым мотором среди всех американских компаний. Как раз накануне войны главный инженер фирмы Делмар Руз по прозвищу «Барни» основательно модернизировал 4-цилиндровый агрегат, предназначенный для седана Americar. До сих пор рядная «четверка» рабочим объемом 2,4 л не представляла собой ничего выдающегося. При скромной мощности в 48 л.с. мотор слыл довольно капризным и ненадежным. И тогда инженеры Willys всерьез взялись за дело. Двигатель получил улучшенную водяную рубашку блока цилиндров для более эффективного охлаждения, новые поршни из алюминиевого сплава, коленвал с противовесами. Степень сжатия выросла с 5,7 до 6,5, увеличился угол подъема клапанов, наконец, команда Руза установила и настроила новый карбюратор. В итоге мотор стал заметное мощнее – 63 «лошадки» по тем временам это очень неплохо, но главное надежнее. Во время стендовых испытаний модернизированный двигатель в течении 100 ч подряд работал на скорости 4400 об/мин и после не было выявлено ни одной поломки.



Willys Quad

Именно этот 4-цилиндровый мотор, получивший прозвище GO-Devil, что в вольном переводе означает «дьявольски мощный», и попалподкапот «виллисовского» полноприводного прототипа. За 5000 тестовых километров GO-Devil буквально влюбил в себя военных испытателей. Превосходство в мощности – а при столь невысокой массе 15 «лошадок» имеют огромное значение – обеспечивало машине бесспорное преимущество над конкурентами от Bantam и Ford.

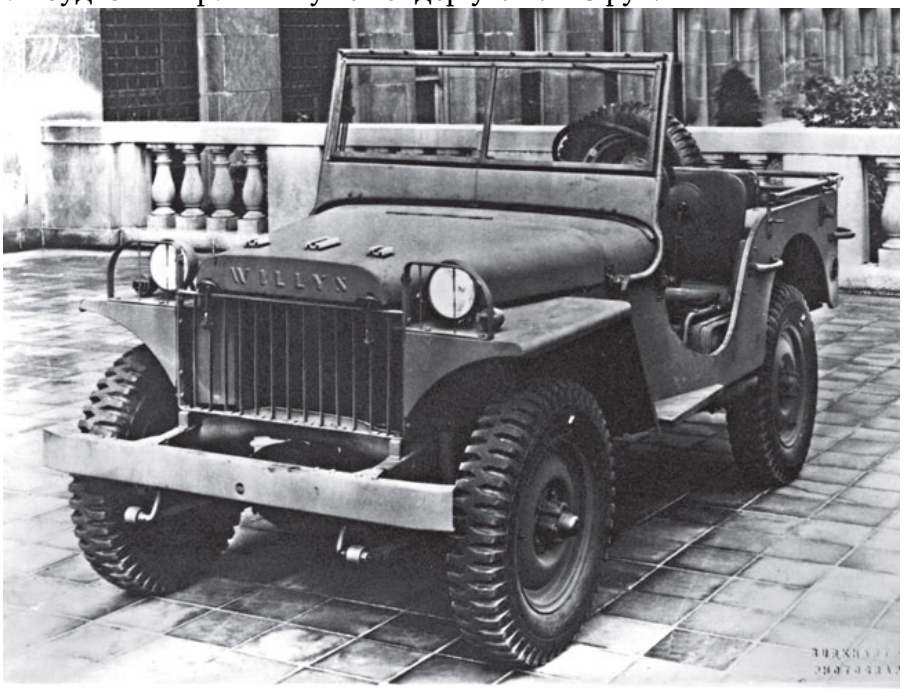
Тем не менее очередным – и вновь как оказалось промежуточным – итогом тестов в Холаберд-Кемп стала ничья. Военные затребовали от каждой из трех участвующей в тендере компаний по 1500 экземпляров внедорожника. Причем, если машины от Bantam и Ford одобрили безоговорочно, то Willys надлежало снизить массу автомобиля до требуемых 980 кг. Quad не просто оказался тяжелее BRC-60 и Pygmy, его снаряженная масса аж на 130 кг переваливала за новый скорректированный лимит! Самым простым решением в данной ситуации было отказаться от мотора GO-Devil. Ведь 2,4-литровая «четверка» Willys отличалась не только высокой мощностью, но и большим весом. В теории инженерам фирмы не составило бы труда установить под капот что-то попроще – тот же стандартный 40-сильный мотор от Continental Motors Company как у Bantam. Но Делмар Руз рассудил абсолютно верно. По сути, мощь двигателя GO-Devil являлась единственным преимуществом Willys Quad над конкурентными конструкциями и опытный инженер решил, что силовой агрегат неприкасаем.

В итоге парням из Willys пришлось здорово попотеть, буквально по крупицам выкраивая 130 кг перевеса. Не гнушались никакой мелочью, вплоть до укорачивания резьбы на болтах и уменьшения размеров шплинтов и гаек. Тамгде представлялось возможным вместо обычной использовали легированную сталь, более прочную и легкую одновременно. Дошло до того, что при покраске машины решили ограничиться всего одним вместо положенных по технологии двух слоев эмали. Но оно того стоило. На контрольном взвешивании машина оказалась легче положенного лимита всего на 200 г! Кто-то из представителей военного ведомства пошутил, что если бы на машине осело хотя бы немного дорожной пыли – Willys пришлось дисквалифицировать…

Весной 1941-го 4500 «виллисов», «бэнтамов» и «фордов» распределили по военным частям для испытания в условиях, максимально приближенных к боевым. И результаты, безусловно,

порадовали Делмара Руза и расстроили КарлаПробста. По общему мнению военных, все три автомобиля отвечали высоким требованиям, тем не менее для массового выпуска комиссия рекомендовала стандартизированную модель, построенную на базе Willys Quad, главным козырем которой, как и ожидалось, являлся мощный мотор.

Во-первых, 60-сильный GO-Devil обеспечивал Willys MA (такое обозначение получила вторая версия модели Quad, то есть Military A – «Военный тип А») наивысшую максимальную скорость – 120 км/ч против 103 км/ч у Bantam и 95 км/ч у Ford. Лучше соперников Willys оказался и в столь принципиальной для внедорожника дисциплине как подъем на холм машина с места взбиралась на более крутой склон, оказавшийся не под силу соперникам. Наконец, тестовую холмистую трассу Willys преодолел первым, причем, по словам испытателей, «даже не на полном газу», тогда как Bantam добрался до финиша что называется на пределе возможностей двигателя, а Ford и вовсе остановился на полпути. Pygmy вообще в большинстве тестов финишировал последним, первенствовав лишь в категории «Комфорт подвески». Тогда как BRC-40 стал лучшим по тормозной динамике и экономичности. К великому сожалению Карла Пробста и American Bantam это оказалось недостаточно – и как будто выигранный уже тендер уплыл из рук.



Willys MA

Впрочем, как и оказалось, и для Willys еще ничего не было решено. Несмотря на убедительную победу модели MA, контракт на выпуск стандартизированного вездехода решением генерал-интенданта вооруженных сил США Эдмунда Грегори отдали… фирме Ford! И это при том, что именно Willys помимо всего прочего заявил наименьшую стоимость одного произведенного экземпляра вездехода – $748 против $782 объявленных «Голубым овалом». Но военные по-прежнему боялись, что производственных мощностей Willys – компании не в пример более крупной нежели Bantam, но и не такой исполинской и успешной как Ford, может не хватить для обеспечения бесперебойных поставок.

Это уже была высшая несправедливость! И в дело пришлось вмешаться главе General Motors Биллу Кнудсену, которого сам Теодор Рузвельт, тогдашний президент США, назначил главным наблюдателем и консультантом по всем вопросам военно-промышленных поставок. Кнудсен заявил, что, по его авторитетному мнению, завод Willys в Толедо без проблем справится с объемом производства, предусмотренным военным заказом. На этом прения завершились. В августе 1941-го, наконец, уладили все юридические формальности и вскоре на заводе в Огайо начался выпуск стандартизированного вездехода, получившего обозначение Willys MB.

Military B

В серийное производство пошла машина, построенная на базе Willys MA, но получившая целый ряд улучшений и кое что позаимствовавшая у Bantam и Ford. Окончательный вариант вездехода, который получил индекс MB (Military B – «Военный тип Б») отличается от раннего варианта улучшенным топливным фильтром, генератором увеличенной мощности, более емким аккумулятором, видоизмененными фарами головного света, рычагом переключения передач, перекочевавшим с рулевой колонки на центральный тоннель, защитой тормозных трубок, креплениями для лопаты и топорика, а также более вместительным 68-литровым топливным баком. Внешне же Willys MB больше походил на прототип Ford – ведь в наследство от Pygmy серийный вездеход получил плоский капот и передние крылья. Кроме того, фары объединили в панели радиаторной решетки. Чуть позже – примерно после 25 тыс. выпущенных экземпляров слегка поменялся рисунок решетки радиатора. В таком виде машина и вошла в историю.

Если первоначальный заказ, размещенный на заводе в

Толедо, был рассчитан на скромные 16 тысяч автомобилей, то после нападения японцев на Перл-Харбор и вступления США во Вторую мировую войну в министерстве обороны решили, что этого числа будет недостаточно. Вторым подрядчиком стал Ford, получивший от Willys-Overland полную техдокументацию на автомобиль и выпускавший ее под обозначением GPW (General Purpose Willys – «Общего назначения по лицензии Willys).

Самое обидное, что к тому времени, о заслугах Карла Пробста, в нереально короткие сроки создавшего работоспособный прототип, по крайней мере на 60 % ставший основой стандартизированного военного вездехода, уже никто и не вспоминал. Всего на заводе фирмы в Пенсильвании собрали чуть меньше 2700 вездеходов. Заказ минобороны на производство прицепов для Jeep казался издевкой. Этих денег хватило лишь, чтобы American Bantam с горем пополам дотянул до конца войны, после чего фирма исчезла навсегда, так и не погревшись в лучах заслуженной славы создателя лучшего военного автомобиля XX в.

Друг, трудяга, герой

Майор Лоуэс, первым испытавший возможности автомобиля на полигоне в Холаберд-Кемп и напророчивший ему большое будущее, как в воду глядел Jeep (об истории превращения Willys в Jeep читайте в главе «Тайна имени») действительно вошел в

историю, став таким же символом военной Америки, как танк Т-34 для Красной армии или истребитель Spitfire для Великобритании. Уже первые боевые действия показали – области применения Jeep поистине безграничны! Низкий силуэт сделал его незаменимым в разведке и при эвакуации, невысокая масса позволили использовать «джип» в десантных операциях – к месту боя вездеходы доставляли по воздуху на самолетах и тяжелых планерах. Полностью оправдал себя и полный привод. В отличие от немецкого разведывательного «кюбельвагена» с задними ведущими колесами «джип» не тушевался в русских снегах и топях, хозяйничал на пляжах Гуадалканала, по-свойски рассекал по песчаным дюнам Египта и Туниса. Солдаты не думали считаться с расчетной грузоподъемность в 250 кг – маленькому вездеходу приходилось таскать вдвое большие грузы. Этот маленький вездеход полюбили даже летчики. Во время внезапных налетов вражеской авиации «джипы» использовали в качестве быстроходных тягачей, которые оттаскивали самолеты по укрытиям. Да что самолеты! Из-за дефицита железнодорожых локомотивов «джипами» приходилось выполнять роль маневровых паровозов. Существуют документальные свидетельства того, как поставленный на стальные катки Jeep протащил 52-тонный состав на расстояние почти в 30 км! Надо ли говорить, что с такими задачами как транспортировка противотанковых пушек он справлялся играючи?!

Jeep очень быстро стал для солдат и офицеров гораздо

больше чем просто транспортным средством, на которое можно положиться. Универсальный в лучшем смысле этого слова вездеход с запоминающейся весьма харизматической внешностью превратился в настоящего друга, товарища по оружию. Военные капелланы использовали капот «джипа» как алтарь для полевой мессы, а после боя на том же капоте солдаты играли в покер. Смекалистые саперы крепили к задней части машины плуг для прокладки телефонного кабеля, а в пустыне мотор GO-Devil использовали как насос, выкачивая питьевую воду из колодцев. Наконец, кипяток из радиатора всегда обеспечивал бойцам комфортное бритье.

Известный американский фронтовой журналист Эрни Пайл не жалел эпитетов, расписывая таланты автомобиля. «Он умеет все. Он проедет везде. Он верен как пес, выносив как вол и проворен как горный козел. Пожалуй, единственное что он не умеет – взбираться на телеграфные столбы и плавать!»

Неудивительно, что столь славному автомобилю с легкостью прощались все недостатки. Впрочем, абсолютно неэффективный стояночный тормоз для военного автомобиля едва ли можно считать серьезным минусом, равно как и отвратительную плавность хода. По рассказам ветеранов, длительные поездки в «джипе» были весьма утомительны: затекало и ныло все что можно – шея, руки, ноги. Военные шоферы, крутившие баранку Willys, быстро зарабатывали геморрой, вошедший в солдатский лексикон под именем «джиповская болезнь». Тем не менее, на

заднем ряду сидений было еще хуже. При езде по пересеченной местности пассажирам приходилось проявлять недюжинную силу и ловкость, чтобы просто удержаться на своем месте – козлил Jeep отчаянно и вдохновенно. Неудивительно, что американские офицеры предпочитали место переднего пассажира.

Но нет худа без добра. Одна из самых знаменитых и забавных историй из военных приключений Jeep относится к Арденнской операции в декабре 1944-го. Дело было так К контрольному пункту союзных войск подъехал Jeep с солдатами и офицером в американской форме. Внимательный часовой-бельгиец, даже не утруждая себя проверкой документов, вскинул автомат и приказал водителю и пассажирам сдаваться. Впоследствии выяснилось – сидевшие в машине действительно оказались переодетыми немецкими диверсантами. На вопрос, как он об этом догадался, смекалистый рядовой ответил: «Офицер в том “джипе” сидел сзади – ни один настоящий американец так бы не сделал».

Впрочем, были в карьере автомобиля и подвиги более значительные. Некоторые историки склонны утверждать, что «джип» даже сыграл решающую роль в победе союзников в битве под Эль-Аламейном. Достаточно упомянуть два фронтовых эпизода. Мобильное соединение из 18 «джипов», находившихся под командованием британского майора Дейвида Стерлинга, предприняло длинный обходной маневр через пустыню и под покровом темноты, избежав встречи с патрулями немцев, вышло к расположенному среди пустыни аэродрому. Выстроившись клином, вездеходы на полной скорости двинулись прямиком на взлетное поле, поливая пулеметным огнем все вокруг. Ставшая полной неожиданностью для немцев атака продолжалась буквально несколько минут, но за это время 25 самолетов врага было уничтожено, а еще 12 получили серьезные повреждения. Все «джипы», участвовавшие в операции, без потерь вернулись к своим. Впоследствии в похожем обходном рейде был уничтожен топливный конвой, предназначенный для танкистов Роммеля.

Пройдя всю войну до последнего дня, Jeep стал одним из главных героев Второй мировой. Весьма символично, что в сентябре 1945-го группу японских офицеров, прибывших обсуждать условия капитуляции, доставили к месту переговоров именно на «джипах».

Jeep приходит на «гражданку»

О причинах, которые в свое время заставили представителей American Bantam так отчаянно сражаться за контракт на выпуск разведывательных можно догадаться, посмотрев на ежегодные финансовые отчеты того Willys-Overland. Если в последние предвоенные годы фирма неизменно заканчивала с убытками, то уже в 1941-м компания получила пусть небольшую, но все-таки прибыль – $800 тыс. Ну а скажем в 1944 г. выпуск «джипов» принес фирме почти 4 млн чистого дохода! И если в войну WillysOverland вступила в крайне тяжелом финансовом положении, то к ее окончанию компания представляла собой вполне цветущее предприятие. К тому времени у руководства уже сформировался предельно четкий план дальнейших действий, центральной частью которого был именно Jeep. Вернуться к выпуску легковых автомобилей компании мешало одно серьезное обстоятельство. До войны Willys-Overland не располагала собственным кузовным производством, целиком и полностью полагаясь на сторонние заказы. Вот тогда и возникла идея предложить публике военный «джип». С одной стороны, никто и

никогдаеще не продавал вездеходы населению, с другой – машина обладал великолепной репутацией, полученной на поле боя – о надежности и неприхотливости Willys MB ходили легенды. Так почему бы лучшего друга солдата не превратить в выносливого помощника фермера или надежного компаньона путешественника? Еще в 1944-м инженеры Willys-Overland представили гражданский вариант вездехода, названный CJ-1A (Civilian Jeep, то есть «гражданский джип»). От военной версии он отличался в мелочах – другие передаточные числа в трансмиссии, стеклоочистители, откидывающаяся дверка багажника в задней части кузова. А уже 17 июля 1945 г. с конвейера завода в Толедо сошел первый серийный вариант гражданского Jeep получивший имя Willys-Overland-CJ-2A.

В то же время по заданию директора компании Чарльза Соренсена, молодой дизайнер Брукс Стивенс разработал целую гамму совершенно новых кузовов для шасси Jeep. Организовать полноценное производство кузовов Willys-Overland оказалось не по карману, но находчивый Соренсен, в прошлом соратник Генри Форда, нашел выход из положения. С его подачи была приобретена компания, выпускавшая бытовую технику, в распоряжении которой находилось и нехитрое штамповочное оборудование. Правда прессы, предназначенные для изготовления панелей для стиральных машин и холодильников, отличались ограниченными возможностями. Вот почему и кузова новых моделей были угловатыми и незатейливыми – при глубине штамповки не более 6 дюймов других вариантов просто не оставалось.

Willys-Overland-463, который впоследствии станет более известным под маркой Jeepster, выглядел хоть и бесхитростно, но вполне симпатично. Плоские боковины кузова, слегка закругленная крыша и прямоугольные передние крылья придавали 7-местному универсалу очевидное сходство с военным Jeep, хотя ни одной общей детали кузова у двух моделей не было. Построенный на удлиненной шасси CJ-2A Willys-463 оснащался тем же 60-сильным мотором GO-Devil и не отличался сногсшибательной динамикой. Зато машина оказалась выносливой, вместительной и недорогой и сразу полюбилась покупателям. Пожалуй, именно модель 463, позже получившая и

версию только с задними ведущими колесами, и множество вариантов кузовов от кабриолета до развозного фургона, можно считать прообразом современных универсальных вседорожников и кроссоверов. Хотя, конечно, в конце 40-х гг. и слов-то таких попросту не знали.

Jeepster

Тем не менее Jeep не принес финансового благополучия Willys-Overland. Уже в 1946-м Чарльза Соренсена на посту президента компании сменил Джеймс Муни, который настоял на том, чтобы компания возобновила производство легковых автомобилей. На организацию производства потратили огромные средства и, как вскоре выяснилось, впустую. Конкурировать с большой Детройтской тройкой легковушки от Willys-Overland не смогли и несмотря на популярность моделей CJ-2A и Jeepster, компания скатывалась все ниже. В конце концов в 1955-м WillysOverland была перекуплена фирмой Kaiser-Frazer. Но Jeep, к тому времени ставший официальной торговой маркой, не принес счастья и новым хозяевам. Чтобы избежать краха, Kaiser в 1970-м продал популярную марку концерну American Motors, а еще через двадцать лет Jeep стал собственностью Chrysler.

Злые языки утверждают, что марка Jeep приносит несчастье всем компаниям, которые ею владели, – и обанкротившийся пару лет назад Chrysler лишнее тому подтверждение. Впрочем, существует и противоположное мнение. Похоже, что Jeep величина не временная, но постоянная, которая останется востребованной всегда. И действительно, в отличие от некогда грозных, но ныне забытых торговых марок вроде Plymoth, Oldsmobile и Pontiac, забвение Jeep не грозит – это точно.

Тайна имени

Когда в 1941-м новый военный вездеход приняли на вооружение, в официальных документах машина значилась как «грузовой автомобиль с полезной нагрузкой в четверть тонны и полным приводом». Черт ногу сломит! Надо ли говорить, что название не прижилось да и не могло прижиться. Тем более что

солдаты уже придумали машине куда более звучную кличку – «джип». Этимология этого слова весьма запутана. Многие считают его производным от букв GP, – general purpose, то есть общего назначения, которые присутствовали в индексе «фордовской» версии вездехода. Но дело в том, что понятие «джип» существовало задолго до 1940 г. На сленге американских военных оно означало новый, неопробованный тип боевой техники. Причем не обязательно автомобиль – «джипом», к примеру, называли прототипы бомбардировщика B-17. Существует и еще одна популярная версия. Другом моряка Попая, известного героя комиксов, был некто Юджин Джип, фантастическое существо, питавшееся орхидеями и умевшее перемещаться во времени. Не исключено, что американские солдаты, для которых комиксы и по сей день остаются надежным источником познания мира, нашли общие черты у легкого, юркого, проворного вездехода и вымышленного персонажа, свободно путешествовавшего во времени.

Но если точное происхождение названия Jeep так, пожалуй, и останется загадкой, зато в историю вошла дата, когда это слово из солдатского лексикона стало общемировым достоянием. В начале февраля 1941-го представителей прессы пригласили на демонстрационные заезды новой модели. Военный испытатель Рэд Хаусманн продемонстрировал удивленной публике все возможности машины, а в ответ на вопрос журналистки Washington Daily News Катерины Хиллер как называется эта машина он просто сказал: «Это джип». 19 февраля статья, в которой Willys Quad был запросто назван «джипом» вышла в свет и сразу же звонкое и легко запоминающееся название накрепко прилипло к Willys.

Аки посуху

Помните, как фронтовый журналист Эрни Пайл описывал военные подвиги Jeep? «Этот автомобиль умеет делать абсолютно все. Ему не под силу лишь плавать и карабкаться по деревьям». Действительно, несмотря на солидный дорожный просвет, позволявший штурмовать довольно серьезные броды глубиной как

минимум 80 см, пересекать водоемы вплавь машина не могла. Вот почему уже в 1941-м генерал-интендант вооруженных сил США объявил новый конкурс на создание компактной разведывательной амфибии. Разработку поручили фирме Ford Motor, инженерам которой помогали специалисты яхтостроительной компании Sparkman & Stephens. Шасси Ford GPW одели в новый кузов, очертаниями напоминавший лодку, изолировали от воды моторный отсек и электросистему, а также установили гребной винт и поворотный руль. Для того чтобы перейти из сухопутного режима в водоплавающий, водителю амфибии достаточно было включить гребной винт, переключив рычаг, расположенный за рулевым колесом, при этом переключаться можно было на ходу, не теряя времени на остановку. В теории Ford GPA (General Purpose Amphibious – «амфибия общего назначения») казалась едва ли не идеальным многофункциональным автомобилем-разведчиком. Ведь почти не уступая сухопутному брату в проходимости, амфибия, которую солдаты назвали Seep («S» от слова seagoing – плавающий и последние три буквы латинского написания «Jeep») мог штурмовать водные преграды, значительно повышая боевой потенциал пехоты. Но то в теории. Беда в том, что при крайне поспешной разработке GPA (военные постоянно подгоняли инженеров, работавших над проектом) был допущен ряд серьезных ошибок, главной из которых стала слишком высокая масса машины. Seep оказался на 30 % тяжелее Jeep, что при равной мощности конечно же сказалось на динамике, управляемости и проходимости. Хуже того, как оказалось, что и плавает Ford GPA не слишком умело. Сносно машина форсировала лишь небольшие каналы и речки да и то при благоприятной погоде и отсутствии ветра. Зато волны, причем даже не самые большие, амфибия явно недолюбливала. Как выяснилось, уже в боевых условиях Seep часто тонул даже при небольшой качке – зачерпнув воды, машина уверенно шла ко дну. В итоге военное ведомство не посчитало необходимым модернизировать конструкцию и, выпустив чуть больше 12 тыс. амфибий, производство было свернуто. В отличие от своего сухопутного родственника Seep принято считать одной из самых неудачных разработок во время Второй мировой. Тем не менее немногие из

выпущенных амфибий принимали участие в боевых действиях вплоть до окончания боевых действий. Большое количество Ford GPA отправили в Советский Союз в рамках программы ленд-лиза.

От Парижа до Токио

Военные успехи Jeep стали лучшей рекламой возможностей этого удивительного автомобиля. И после войны у Willys MB появилось множество подражателей. И если, скажем, британцы из Rover, взяв за основу идеологическую концепцию Jeep, создали первый Land Rover Mk. 1, то другие автомобильные компании не были столь щепетиельны в вопросах авторских прав. Скажем, Nissan Patrol первого поколения, известный как модель 4W60, представлял собой грубоватую копию американского вездехода. Тоже самое можно сказать и о самом первом Land Cruiser. Причем инженеры Toyota не делали тайны из того, что в основу лег Jeep, захваченный японскими войсками еще в 1941-м и отправленный в Токио для всестороннего изучения. Любопытно, что и автомобильная история другого всемирно известного бренда – Mitsubishi начиналась именно с Willys Overland CJ-3A, лицензию на производство которого «три бриллианта» приобрели еще в 1951 м. Всего же легендарный Jeep выпускался в двух десятках стран, среди которых Аргентина, Австралия, Бразилия, Бирма, Канада, Китай, Колумбия, Египет, Франция, Индия, Иран, Израиль, Италия, Япония, Южная Корея, Мексика, Голландия, Португалия, Испания, Турция, Австрия, Венесуэла, Уругвай, Парагвай и Филиппины.

Jeep: хронология

1940 – 27 июня военная комиссия утверждает список требований к новому легкому разведывательному автомобилю.

1940 – 22 июля представители компании American Bantam представляют техническую документацию будущего вездехода.

1940 – 22 сентября на заводе American Bantam в

Батлере собран первый прототип Bantam BRC.

1940 – 23 сентября начинаются испытания Bantam BRC на полигоне Холаберд-Кемп.

1940 – 13 ноября Willys Quad допущен к испытаниям.

1940 – 23 ноября в Холаберд-Кемп прибывает Ford Pymgy.

1941 – 19 февраля выходит статья в Washington Daily News, где новый вездеход называют Jeep. Автомобиль получает свое имя.

1941 – в мае генерал-интендант вооруженных сил США одобряет производство 16 тыс. стандартизированных вездеходов, построенных на основе Willys Quad/MA.

Willys MA/MB: личное дело

Годы выпуска: 1941–1945

Страны выпуска: США

Общее количество произведенных автомобилей: American Bantam – 2675

Ford Motor Company – 281 448

Willys Overland – 362 531

Создатели: Карл Пробст, Гарольд Крист (шасси), Делмар Руз (мотор) Модели, созданные на той же платформе: Seep, CJ-2A

Вклад в историю: первый в мире массовый полноприводной автомобиль, ставший основоположником сегмента внедорожников.

Технические характеристики

Willys MB

Общие данные

Кузов (число мест) – кабриолет 4

Колесная база, мм – 2032

Длина х ширина х высота, мм – 3327 х 1574 х 1016

Колея спереди/сзади, мм – 1295/1249

Дорожный просвет, мм – 222

Снаряженная масса, кг – 1112

Скорость, км/ч – 95

Расход топлива, л/100 км (шоссе/город) – н.д.

Запас топлива, л – 68

Двигатель

Расположение – спереди, продольно

Конструкция – 4-цилиндровый, рядный, бензиновый, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 79 х 111

Рабочий объем, $см^3$ – 2199

Мощность, л.с. при об/мин – 60/4000

Крутящий момент, при об/мин, Нм – 142/2000

Шасси

Привод – подключаемый на все колеса

Коробка передач – 3-ступенчатая механическая, синхронизированные 2 и 3 передачи

Передаточные числа: I; II; III; З.Х. – 2,6; 1,5; 1; 3,5

Главная передача – 4,8

Понижающая передача – 1,9

Подвеска – зависимая, неразрезные балки-мосты, рессоры и гидравлические амортизаторы спереди и сзади

Рулевое управление – червячного типа

Тормоза – барабанные с гидравлическим приводом

Глава 5
Volkswagen Beetle – всеобщий кумир

В эти минуты лорд Рутс казался воплощением английской чопорности. Поджав губу и кажется брезгуя даже взглянуть на неказистый автомобильчик, стоявший перед ним, первый человек британской автоиндустрии всем своим видом выказывал крайнюю степень недовольства. Еще бы! Его заставили проделать такой путь для того, чтобы оценить перспективы промышленного производства трофейной немецкой модели, у которой, казалось, не было ровным счетом никаких перспектив.

– Итак, послушайте меня, молодой человек, – наконец выдавил из себя лорд, обращаясь к офицеру королевских инженерных войск Айвену Херсту. – Я нахожу этот автомобиль малопривлекательным для среднестатистического покупателя. Он шумный и уродливый. Не говоря уже о том, что только глупец решится выпускать легковые автомобили здесь – в Германии!

Истории известно не так уж и много столь впечатляющих заблуждений. Спустя 15 лет другой англичанин, резюмируя прослушивание музыкантов группы The Beatles категорические заявит, что «гитарные коллективы выходят из моды». Судьба в свое время посмеется и над Уильямом Рутсом. В 1971-м его некогда грозная автомобильная империя окончательно распадется на атомы, а всего несколько месяцев спустя неказистый Volkswagen Beetle, тот самый, которому лорд столь поспешно и недальновидно отказал в будущем, станет самым

массовым автомобилем в истории, опередив сам Ford T! Причем путь «Жука» ко всемирному признанию оказался куда более сложным, нежели у «Жестянки Лиззи».

Мечты и реальность

О том, что в переводе с немецкого «volkswagen» в буквальномсмысле означает «народный автомобиль» слышали многие. Надо сказать, что словосочетание это появилось в Германии задолго до1938 г. – официальной даты рождения компании. О массовом, доступном самым широким слоям населения автомобиле в Германии мечтали еще в начале XX в. Однако пойти по стопамГенри Форданемцам долго мешали уважительные причины. Сначала Первая мировая война, а затем и Версальский договор, поставивший экономику страны на колени. Дело сдвинулось с мертвой точки лишь в середине 1930-х гг, когда к власти в Веймарской республике пришел Адольф Гитлер. Фюрер, хоть сам никогда не умел водить и, как поговаривают, побаивался быстрой езды, тем не менее испытывал к автомобилям неприкрытую страсть. В год, разумеется в качестве пассажира, он наезжал гораздо больше, чем Сталин, Черчилль или Муссолини, а в гараже бесноватого вождя Третьего рейха красовались автомобили самых разных марок от Alfa Romeo и Horch до Tatra и Mercedes-Benz. Начиная с 1933-го Гитлер самолично открывал ежегодный Берлинский автосалон и оставался верен этой традиции до 1939-го. Ему же принадлежит идея массового строительства высокоскоростных автодорог Германии, которые, по его словам, должны стать «поворотным пунктом в истории транспорта Германии». Оставалось всего ничего – заполнить эти дороги автомобилями, что само по себе было проблематично.

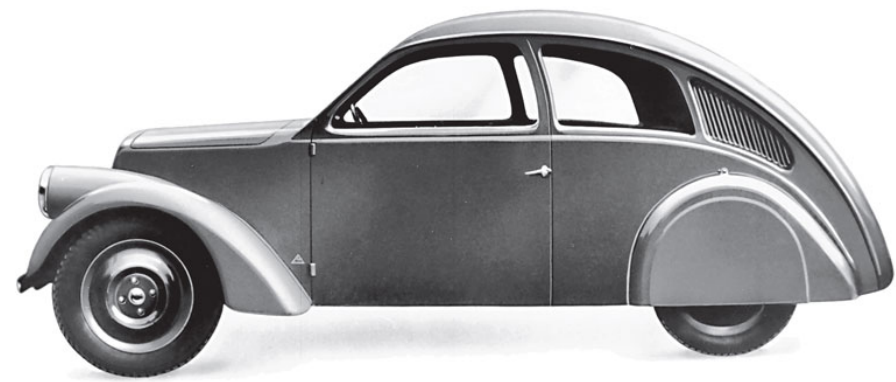
Отец и сын Порше

К началу 1934-го собственный автомобиль имел лишь каждый пятидесятый житель Германии – для сравнения: в США это соотношение составляло 1 к 5. При этом автомобильную промышленность Германии тех лет отнюдь не назовешь отсталой. Напротив, на рынке дорогих и престижных моделей новинки от Maybach, Horch и Mercedes-Benz ценились ничуть не меньше Rolls-Royce, Packard или Bugatti. Другое дело, что массового автомобиля, столь же доступного и неприхотливого как тот же Ford T, отродясь не выпускала ни одна немецкая компания.

Бытует популярное мнение, что крестным отцом Volkswagen стал именно Гитлер, объявивший автомобилизацию всей страны делом государственной важности. Но руководствуясь той же логикой, товарища Сталина можно назвать создателем танка Т-34, а, скажем, Хрущева главным «виновником» запуска в космос

корабля «Восток-1» с Юрием Гагариным. По большому счету фюреру присваивают лавры Фердинанда Порше – возможно, самого талантливого автомобильного инженера XX в. и настоящего создателя самого первого Volkswagen.

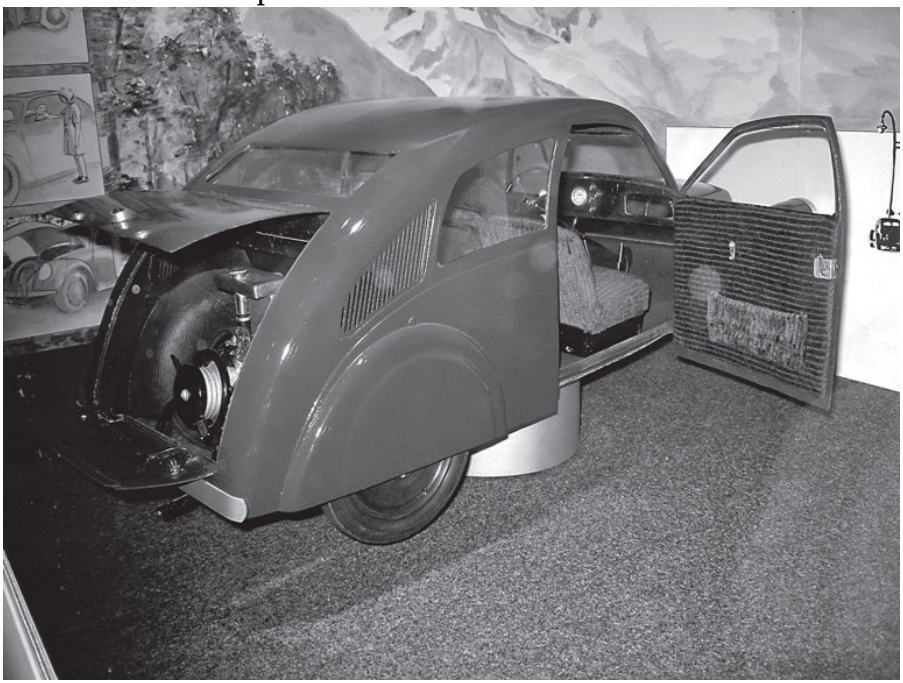
Все началось еще в 1931-м, когда по заказу известной мотоциклетной фирмы Zündapp, решившей выйти на рынок автомобилей, только что организованное конструкторское бюро доктора Порше начинает разработку новой компактной модели. Машина с кодовым названием Type 12 вполне может считаться первым прообразом будущего Volkswagen. Трио экспериментальных «цюндаппов» погибло под бомбами союзнической авиации во время войны, но копия этой модели, созданная по оригинальным чертежам, находится в музее истории промышленности Нюрнберга. И взглянув на нее, сходство с «жуком» сложно не заметить. Узнается и общий абрис кузова, и пропорции, и характерная заднемоторная компоновка. Правда, Type 12 оснащался 5-цилиндровым радиальным двигателем водяного охлаждения – собственной разработкой фирмы Zündapp. Как бы то ни было, дальше трех прототипов дело не пошло. В Zündapp, взвесив все за и против, решили-таки сконцентрироваться на выпуске мотоциклов и прекратили финансирование. Впрочем, оговоренные контрактом 85 тыс. марок Porsche аккуратно выплатили, а кроме того, Zündapp отдал конструкторскому бюро один из построенных прототипов, который верой и правдой прослужит в качестве служебного автомобиля конструкторского бюро аж до 1944-го.



Zundapp Type 12

Вскоре созданием «массового автомобиля» заинтересовалась другая немецкая фирма – NSU, и проект обрел второе дыхание. Новый Type 32 сохранил узнаваемые черты кузова 12-й модели, хотя и заметно увеличился в размерах, а в моторном отсеке, расположенном за задней осью, разместился оппозитный 4-

цилиндровый мотор воздушного охлаждения, который впоследствии станет отличительной чертой серийных «жуков». Увы, но и этому проекту не суждено было превратиться в реальность. В 1932-м NSU продала свое автомобильное отделение FIAT и вышла из игры.



Однако разработка нового компактного автомобиля к тому времени продвинулась так далеко, что Порше решил продолжить работу самостоятельно. Наработки для Zündapp и NSU убедили его в правильности выбранного направления и Фердинанд лично составил требования к будущему «народному автомобилю». По его убеждению, перспективный Volkswagen, прежде всего, должен быть неприхотливым и практичным – все остальные качества отходили на второй план. Высокие мощностные характеристики не имели значения: ведь расчетная максимальная скорость составляла порядка 100 км/ч, зато собственно конструкции двигателя Порше, напротив, уделял особое внимание. Уже тогда ему импонировал 4-цилиндровый оппозитник воздушного охлаждения. Такой мотор с цилиндрами, расположенными друг на против друга, подкупал компактными размерами, а воздушное охлаждение значительно упрощало эксплуатацию. С антифризом, как и с отапливаемыми гаражами в Германии, была большая напряженка. Супервместительности от машины также не требовалось. Достаточно, чтобы салон вмещал двух взрослых и трех детей – в представлении гитлеровской пропаганды идеальную по численности немецкую семью, а также их нехитрый

багаж. Важнее, что упрощенная конструкция в теории обещала крайне привлекательную цену. Доктор Порше высчитал, что при массовом выпуске даже ценник в 1500 марок будет прибыльным для фирмы-производителя. В январе 1934 г. свой документ, озаглавленный «Предложения о создании массового автомобиля», Порше отправил в Берлин на рассмотрение высшего руководства страны. Тщательно изучив «предложения», Гитлер в мае того же года пригласил Порше в Берлин и предложил ему продолжить работу над прототипом народного автомобиля.

К списку требований, предоставленным своим земляком-австрийцем, фюрер не добавил ничего за исключением цены автомобиля, которая, по его мнению, не должна выходить за пределы 1000 рейхсмарок. Между прочим, в то время столько просили за мотоцикл! И это еще не все. В случае подписания контракта, по прошествии 10 месяцев Порше надлежало представить два прототипа для изучения экспертами RDA (Reichsverband der Automobilindeestrie) – вновь созданной «Ассоциации немецкой автомобильной промышленности». Они-то и должны были решить дальнейшую судьбу проекта.

Прототип V-1 (1935)

Берлин доктор Порше покидал в смешанных чувствах. С одной стороны, он наконец мог заняться проектом, о котором грезил долгие годы, с другой – Гитлер и RDA требовали невозможного. К невероятно низкой цене конечной модели, предельно сжатым срокам – 10 месяцев это просто смешно! – добавлялся и весьма ограниченный бюджет. На все про все Порше выделяли 200 тыс. марок. И все же честолюбие инженерного

гения взяло верх – 22 июня 1934 г. он поставил свою подпись под контрактом на разработку Volkswagen.

Проект государственной важности

Работа началась прямо в доме Фердинанда на окраине Штутгарта – в просторном, хорошо оборудованном гараже, который его сын Ферри использовал для собственных хобби. Конечно же, как и предполагал Порше, 10 месяцев и 200 тыс. марок оказалось крайне недостаточно. Итоговые расходы составили порядка 4 млн, а первый из двух прототипов собрали чуть больше года спустя. Двухдверный седан V-1 (от немецкого Versuch – «Экспериментальный № 1») совершил пробную поездку 5-го июля 1935-го, а его брат-близнец с откидным верхом, получивший индекс V-2, увидел свет только осенью. И конечно же, бюджетное проектирование наложило отпечаток на конструкцию.

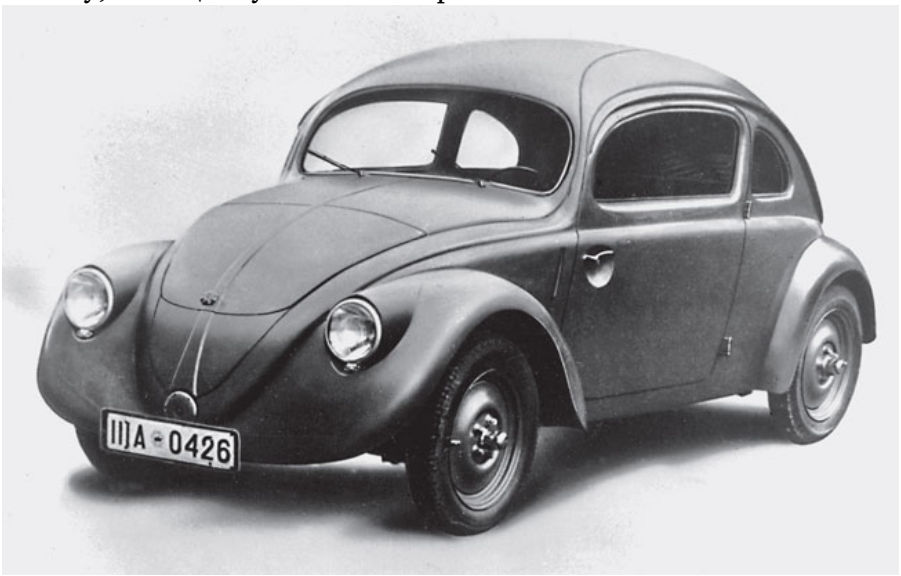
Основой машины стала трубчатая стальная рама-хребет, к которой крепилось… фанерное днище. Кузов представлял деревянный каркас, обшитый панелями из металла, а также фанеры, задрапированной кожзамом. Причем, если, скажем, Zündapp Type 12 лишь напоминал хорошо знакомый всем образ «жука», то V-1 еще ближе к финальному облику модели. Конечно, у прототипа отсутствуют пороги, бампера и заднее стекло, двери распахиваются против движения, передний багажник открывается лишь частично, а близко посаженные друг к дружке передние фары смонтированы на панели багажника, а не на передних крыльях. Тем не менее плавные обводы, свидетельствующие о все возрастающем внимании, которое автомобильные конструкторы второй половины 1930-х гг. уделяли аэродинамике, не дают права на ошибку. Но еще удивительнее совпадение в габаритах – скажем, колесная база в 2400 мм у V-1 как и у серийного «жука»!

Прототип V-2 (1935)

Заднемоторная компоновка, обеспечивающая при скромных габаритах вполне просторный салон и вместительный багажник, не вызывала сомнений, зато команда Порше долго экспериментировала с самим силовым агрегатом. В «кастинге» участвовали и 1-цилиндровый мотор с золотниковым распределителем, и 2-цилиндровый 2-тактный рядный двигатель и 2-цилиндровый оппозитник, но окончательный выбор еще предстояло сделать. В любом случае, эксперты RDA остались довольны прототипами, и доктор Порше получил бюджет на новый заказ – к июню 1936-го надлежало подготовить три улучшенных прототипа для дорожных испытаний.

Внешне автомобили серии V-3 практически не отличались от оригинального V-1, но в техническом плане представляли собой значительный шаг вперед. Фанерный пол заменили стальным листом, а законную прописку под капотом получил разработанный Францем Раймшпрессом 23сильный 4-цилиндровый оппозитник, известный под индексом E60. Благодаря центробежному вентилятору воздушного охлаждения, смонтированному на валу генератора, водители могли забыть о том, что такое перегрев мотора. Простым представлялось и устройство коробки передач: по две пары прямозубых шестерен (первые две передачи) и постоянно зацепленных косозубых (третья и четвертая). Вот почему высшие передачи на Volkswagen включались легче первых двух. Правда, в любом случае, коробка не оснащалась синхронизаторами, так что при переключении приходилось использовать двойной выжим сцепления.

Любопытной особенностью «трешки» являлась тормозная система с тросовым приводом. По настоянию Гитлера новый автомобиль должен был быть на 100 % немецким, в то время как патент на гидравлические тормоза принадлежал английской фирме Lockheed Mechanical. Тросовый привод считался надежной, но устаревшей конструкцией. Ведь когда водитель нажимал на педаль тормоза, он тем самым сдвигал вперед стальной рычаг, находившийся внутри несущей трубы-хребта, к которой крепились четыре тросика, ведущих к каждому из колес. Требовалась известная физическая сила, чтобы остановить машину, оснащенную такими тормозными механизмами.



Прототип VW30 (1937)

Работа над тремя прототипами серии V-3 затянулась, и тесты удалось начать лишь 12 октября 1936 г. Экспериментальные модели ждало нешуточное испытание на выносливость протяженностью 50 тыс. км. Команды из двух человек – водитель и наблюдатель – на протяжении почти трех месяцев безжалостно гоняли V-3, на случай непредвиденного дорожного ремонта груженные запчастями, по проложенному заранее круговому маршруту. В день каждая машина проходила по 750–800 км, а итог тестам подвел подробнейший технический отчет на 96 страницах. К главным недостаткам V-3 отнесли ненадежный коленвал, в котором появлялись трещины, слабые шатуны и тормозные барабаны, а также торсионы подвески, неустойчивые к коррозии.

К тому времени, не дожидаясь оценочных выводов, Гитлер, ознакомившийся с конструкцией модели, распорядился построить

еще 30 экземпляров прототипа для более глубокого изучения. Заказ разместили на заводе Daimler-Benz, а первую из серии машин, известных под индексом VW30, собрали в гараже особняка доктораПорше, где всего двагода назад начиналась работа над проектом. Помимо нового кованого, а не отлитого как прежде коленвала, VW30 отличались от предшественников фарами, переехавшими на крылья, а в салоне, наконец, появилась печка. Новая серия тестов началась 1 апреля 1937-го и продолжалась до 31 декабря. За этот период суммарный пробег всех машин составил 1,3 млн км. Ни один автомобиль в мире до сих пор не подвергался столь интенсивным испытаниям! Но Volkswagen – к тому времени это полуофициальное прозвище накрепко приклеилось к машине – держался молодцом. Прогресс команды Порше, надо сказать, очень радовал фюрера. Большинство советников Гитлера, равно как и представители автомобильной промышленности Германии, поначалу крайне скептически относились к идее создания «народного автомобиля». Но чем дальше продолжалась разработка Volkswagen, тем больше у проекта появлялось сторонников и конечно же – завистников.

На берлинском автосалоне 1937 г. представители Opel, еще недавно стоявшие в оппозиции по отношению к идее автомобиля для широких масс, неожиданно представили облегченную версию седана P4 назвав ее… Volkswagen! Представители компании пообещали Гитлеру, что смогут назначить цену в 1450 рейхсмарок, в случае если государство пообещает компенсировать 200 марок с каждого проданного экземпляра. Не сложно подсчитать о какой субсидии шла речь, учитывая, что Гитлер в перспективе рассчитывал на выпуск миллиона автомобилей. Выходит 200 млн марок! Да за такую сумму можно построить новый завод буквально с нуля.

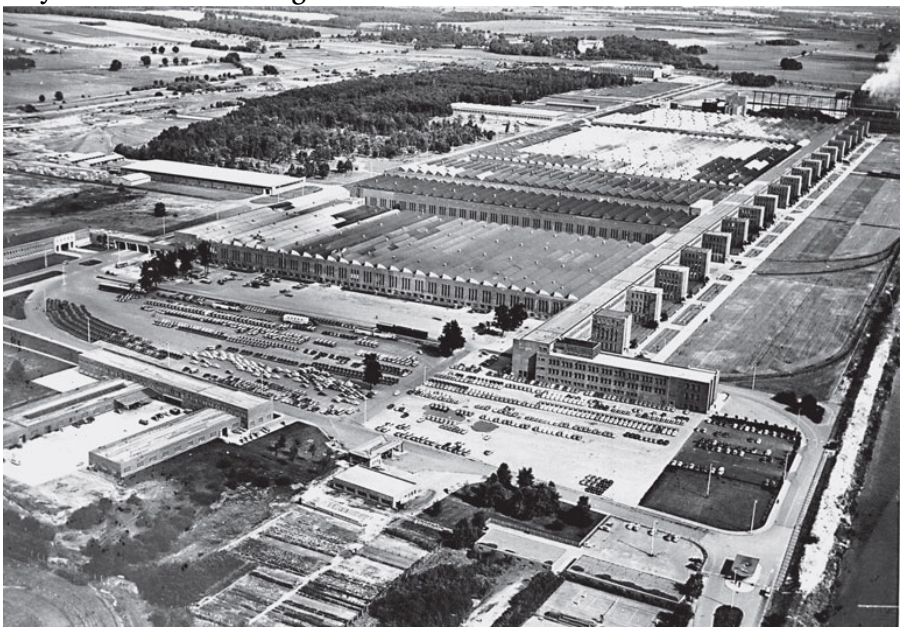
VW30 на испытаниях в Альпах

Вообще-то, согласно первоначальному плану разработанный доктором Порше автомобиль должны были производить на крупнейших автомобильных предприятиях Германии. Но когда создание «народного автомобиля» стало по-настоящему масштабным проектом государственного значения, решили строить новый завод – суперсовременное предприятие, рассчитанное на выпуск сотен тысяч автомобилей в год.

В качестве ролевой модели выбрали «фордовский» завод в Ривер-Руж и Фердинанд Порше дважды ездил в Америку перенимать у Генри Форда искусство массового, а самое главное максимально эффективного производства. Деньги на строительство к тому времени уже изыскали, причем главными вкладчиками стали будущие покупатели.

Перво-наперво будущему владельцу Volkswagen надлежало приобрести учетную книжку, в которую каждую неделю необходимо было вклеивать специальную марку номиналом 5 рейхсмарок. Когда сумма купленных наклеек совпадет со стоимостью машины, составлявшей 990 марок для стандартной модели (версия с кузовом кабриолет стоила существенно дороже), счастливый трудяга получал сертификат на автомобиль. Но стоило пропустить хоть один еженедельный платеж и пришлось бы начинать сначала. Вложенные средства при этом не компенсировались. Несмотря на жесткие условия, не говоря уж о том, что автомобиль к тому времени существовал только в обещаниях и рекламных проспектах, немцы потянулись за учетными книжками. К 1939 г. 336 668 человек сдало в казну

около 110 млн рейхсмарок. Для справки: никто из них так и не получит свой Volkswagen.



Завод в Вольфсбурге

26 мая 1938 г. в захолустном уголке Нижней Саксонии – даже название местности Люнебергская пустошь говорит само за себя – состоялась церемония торжественного заложения первого камня в фундамент будущего гигантского завода, настоящего, как сейчас бы сказали, градообразующего предприятия. Силами рабочих, одолженных по большей части у Бенито Муссолини, здесь возводили не только сборочное предприятие, но и целый город для рабочих будущего завода. Во время церемонии Гитлер объявил официальное имя народного автомобиля – KdF-Wagen. Слово wagen, пожалуй, не нуждается в переводе. Первые три буквы названия – аббревиатура слов Kraft durch Freude («Сила через радость») входившей в немецкий трудовой фронт организации, курировавшей вопросы досуга населения рейха. Соответственно будущий город также без особых затей окрестили КдФ-штадтом.

Нам же важнее, что мероприятие 26 мая можно считать датой появления окончательного варианта Volkswagen. Специально для церемонии Порше подготовил три версии прототипа, известного как VW303 – обычный двудверный седан, модель с мягкой, скатывающейся в рулон крышей, а также кабриолет с откидным верхом.

Машины 303-й серии отличались от предыдущих образцов дверями, открывавшимися по ходу движения, задним окошком,

заметно улучшившим обзорность. Кроме того, панцирь переднего багажника теперь открывался целиком, а не частично как на предыдущих версиях, что значительно облегчило доступ к запасному колесу. На машине появились пороги, защищавшие двери и крылья от пескоструйки из-под колес, немного изменился дизайн передних фар, а также расположение и форма воздухозаборников охлаждения двигателя. Принципиальная схема, впрочем, осталась верной оригинальной идее простоты, доступности обслуживания и ремонта. Кроме того, несущая схема с хребтовидной рамой, внутри которой проходили тяги и тросы управления механизмами, максимально упрощала монтаж на шасси различных кузовов.

Конечно, в техническом отношении оригинальный Volkswagen нельзя назвать откровением. В конце концов все главные черты автомобиля, включая 4-цилиндровый оппозитный двигатель воздушного охлаждения, независимую подвеску торсионного типа спереди и заднюю на качающихся рычагах уже можно было встретить на многих других серийных моделях того времени. Другое дело, что команде Порше удалось максимально эффективно скомпоновать узлы и механизмы в автомобиле весьма скромных габаритов, оставив необходимое место для размещения водителя, пассажиров и багажа. НаБерлинскомавтошоу 1939 г. Volkswagen Type 39 (такое обозначение получила окончательная предсерийная версия модели) привлекла недюжинный интерес. Более того, немцам удалось даже подписать первый экспортный контракт. Голландский предприниматель Бен Пон стал официальным импортером Volkswagen в Нидерландах. Другое дело, что вместо симпатичных «жуков» в страну тюльпанов через год с небольшим вторглись танки Гудериана…

Всего с 1938-го по 1939-й силами кузовного ателье Reutter было выпущено около 60 автомобилей серий VW38 и VW39, в техническом отношении идентичных прототипам VW303. Они использовались в основном в пропагандистких целях и для рекламы будущего завода. Производство автомобилей на заводе в КдФ-штадте началось только летом 1940-го, но ни одна из немногих выпущенных легковушек так и не попала в частные руки. Вскоре мощности выросшего в поле огромного завода пустили на военные нужды Вермахта и Люфтваффе. В цехах предприятия, где должны были собирать автомобили для простых немцев, ремонтировали стратегические бомбардировщики Junkers 88, выпускали комплектующие – крылья, топливные баки – для других боевых самолетов.

Не простаивал без дела и автомобильный конвейер. На смену мирной продукции – легковушкам – пришли легкие разведывательные Volkswagen Type 62 более известные как Kübelwagen и его плавающая версия Type 166 Schwimmwagen. За разработку последней модели к тому времени уже профессору Порше пожаловали звание почетного офицера СС – титул, который впоследствии очень дорого ему обойдется.

Фердинанда вообще часто обвиняли в пособничестве гитлеровскому режиму, хотя он никогда даже не состоял в рядах нацисткой партии. Великому инженеру и конструктору просто не повезло жить в более спокойный период мировой истории. Далекий от политических и уж тем более расовых предрассудков профессор Порше как истинный профессионал подходил к любой работе, каждому заказу. Не важно о чем шла речь: о создании сельского трактора, газотурбинного танкового двигателя или самоходной артиллерийской установки – он всегда брался за

проект с одной целью – выполнить работу максимально хорошо.

Ближе к концу войны, когда авиация союзников участила рейды на Германию, фюрер распорядился об эвакуации конструкторского бюро профессора Порше в австрийское местечко Гмюнд. А вот эвакуировать огромный завод КдФ-штадта, конечно же не представлялось возможным. Неудивительно, что промышленный гигант стал одной из главных целей бомбардировщиков. И когда в цехах рвались бомбы, никто не мог предположить, что история самого популярного автомобиля в мире еще только начинается.

Данке шон, мистер Хирст!

В апреле 1945-го в КдФ-штадт вошли американские войска, заставшие некогда сверхсовременное предприятие в ужасающем состоянии: разрушенные цеха, уничтоженное большей частью оборудование… Не верилось, что здесь еще недавно собирали автомобили. Еще более фантастичным казались перспективы скорого восстановления производства. Американцы, не упускавшие возможность поживиться на оккупированной территории, сразу махнули рукой на КдФ-штадт, вскоре переименованный в Вольфсбург – в честь графа Шеленбург фон Вольфсбурга, на чьей территории и было выстроено предприятие.

Хотя доподлинно известно, что завод, вернее то, что от него

осталось, предлагали Ford.. Но тогдашний вице-президент «Голубого овала» Эрни Брич, изучив вопрос, доложил шефу – внуку создателя «Жестяной Лиззи»: «То что нам предлагают в Германии не стоит ни гроша!». И то сказать, организация автомобильного предприятия в 15 километрах от советской зоны оккупации и впрямь представлялась идеей по-меньшей мере сомнительной. Затем на Volkswagen махнули рукой и французы.

Одно время министр промышленности Марсель Поль добивался завода в качестве репарации. Но глава компании Peugeot Робер Пежо категорически высказался против того, чтобы технологии и оборудование из Германии использовались при восстановлении автопромышленности Французской республики.

Айван Хирст

Для Volkswagen это решение казалось приговором. Ведь план тогдашнего министра финансов США Генри Моргентау предусматривал превращение Германии в аграрную страну, полностью лишенную промышленного производства. Согласно этой программе работоспособное оборудование со всех немецких предприятий должно быть вывезено, все остальное подлежало уничтожению. Возможно так бы и случилось, но Volkswagen повезло. Случилось так, что командир британской инженерной части, расквартированной в районе завода Volkswagen, оказался неравнодушным к технике. Кроме того, майор Айван Хирст

отличался практическим складом ума. Внимательно проинспектировав руины предприятия, офицер пришел к выводу, что все не так плохо как кажется. Во-первых, бомбы чудесным образом пощадили штамповочный цех, но что еще важнее – автономную электростанцию завода. Стало быть, при должном запасе угля предприятие не зависело бы от работавшей с перебоями местной электроподстанции. Ну а когда в одном из ангаров Хирст обнаружил новехонький экземпляр Kommandeurwagen – гибрида усиленного шасси Kübelwagen и кузова гражданского «жука» он пришел к выводу, что в Вольфсбруге вполне можно строить машины. В достатке имелась и рабочая сила. Прежние сотрудники завода, а также беженцы из советской оккупационной зоны готовы были вкалывать за еду и крышу над головой. Тем временем английский гарнизон испытывал серьезную нужду в обновлении собственного автопарка и совсем скоро завод получил заказ аж на 20 тыс. легковушек для британских военных. Производство началось в декабре 1945-го и до конца года собрали 55 Volkswagen.

Британцы рассчитывали, что начиная с 1946-го завод удастся вывести на ежемесячный выпуск 2000 машин. Но условия, в которых трудились рабочие Volkswagen, скорее напоминали испытание на выносливость. Конвейер останавливали из-за частых перебоев с поставками угля, а также если просто шел дождь – крыша над цехами присутствовала лишь фрагментами. В условиях тотального дефицита комплектующих рабочие самостоятельно отправлялись на поиски полуразрушенных во время бомбежек машин, пытаясь снять с них уцелевшие узлы и агрегаты. В то же время люди Хирста в неофициальном порядке занимались бартером – обменивали собранные автомобили на новые расходные материалы. Чудо, что в столь экстремальных условиях предприятию удавалось собирать по 1000 машин в месяц. В октябре 1946го «фольксвагеновцы» отметили первый юбилей – 10 тыс. автомобилей, выпущеных после возобновления производства. Тогда же планы по тотальному демонтажу завода отложили на 4 года – в военном ведомстве решили, что в нынешнем виде предприятие приносит достаточно пользы.

В Вольфсбурге еще этого не знали, но судьба Volkswagen стремительно менялась к лучшему. Ведь изменилась и сама политика союзников в отношении Германии. Если раньше страну хотели силой низвести до статуса аграрной республики, то теперь Западную Германию видели как передовую заставу на границе с силами советского блока И в то время как отношения междуСША и СССР обострялись, границу решено было укреплять. Так что вместо бульдозеров Германия получила помощь по плану

Маршалла и начала стремительно подниматься из руин.

Завод Volkswagen оказался в самом авангарде возрождения. В 1947-м наконец начались продажи легковушек частным лицам, до сих пор все «жуки» шли на военные нужды, а в августе того же года первая партия из 56 автомобилей отправилась на экспорт. Покупателем стал все тот же самый Бен Пон, еще до войны договорившийся о поставках. И вопреки мнению чопорного лорда Рутса, отказавшего автомобилю в праве на жизнь, «жучок» сразу нашел своего покупателя. Спустя год Volkswagen уже продавался в Бельгии, Дании, Люксембурге, Швеции и Швейцарии. Выручка компании составила 21 млн дойчмарок.

Благодаря дальновидности Айвана Хирста Volkswagen первым из немецких автомобильных компаний возобновил производство, и это сыграло ключевую роль в дальнейшем ренессансе. Восстанавливавшейся на глазах экономике Западной Германии в срочном порядке требовались новые автомобили. И вскоре фирма из Вольфсбурга стала эксклюзивным поставщиком для железно-дорожного ведомства, а также немецкой почтовой службы.

Лорд Рутс, а вместе с ними Генри Форд II, а также Робер Пежо, жестоко просчитались в том, что касается перспектив завода в Вольфсбурге. Это стало понятно еще в 1948-м, когда из ворот предприятия выкатился 25-тысячный автомобиль, а британское военное командование приняло решение о возвращения Вольфсбурга и завода Volkswagen под юрисдикцию федеральной земли Нижняя Саксония.

Немцы, к слову, до сих пор благодарны прозорливому и мудрому майору Хирсту за то, что в сложное время он отстоял предприятие. Хотя сам Айван, отличавшийся ко всему прочему еще и замечательной скромностью, лишь пожимал плечами, мол, на моем месте так поступил бы каждый разумный человек…

Тем временем кабинет генерального директора Volkswagen обживал новый хозяин – Хайнц Генрих Нордхофф, человек которого не в меньшей степени, чем Фердинанда Порше и Айвана Хирста можно назвать крестным отцом «жука».

Чудо из Вольфсбурга

Карьера герра Нордхоффа складывалась весьма удачно. Выпускник технического колледжа в период между двумя мировыми войнами успел поработать в BMW, а после перешел в Opel, где начинал с составления справочников по техобслуживанию. Со временем Хайнц продвинулся до должности инженера в отделе перспективных разработок и принимал непосредственное участие в проекте создания так называемого klein auto – «маленького автомобиля» на базе P4. Кроме того, Нордхофф между прочим находился в числе критиков Volkswagen доктора Порше. Во время войны Хайнц управлял заводом в Бранденбурге, а в конце 1944-го, спасаясь от Красной армии, бежал. Военных преступлений на счету Нордхоффа не числилось и вскоре британцы предложили ему пост управляющего завода в Вольфсбурге.

Свою деятельность на новом месте, ознакомившись с положением дел, новый директор начал со знаменитой фразы: «Проблем у «жука» больше, чем блох у бродячего пса!». На фоне все увеличивавшегося, пусть и скоромными темпами, производства такая оценка ситуации казалась по меньшей мере несправедливой. Но Хайнц знал о чем говорил. Он не сомневался – прогресс мгновенно сойдет на нет, стоит лишь пустить дело на самотек.

Хайнц Генрих Нордхофф

Первым делом Нордхофф отправился в австрийский Гмюнд, где в изгнании находились семья и конструкторское бюро Порше. В обмен на отчисления в размере 5 дойчмарок за каждый выпущенный Beetle энергичный менеджер договорился, что Порше, которому принадлежали права интеллектуальной собственности на автомобиль, не будут выпускать конкурирующую модель. Обезопасив себя от потенциальных соперников, Нордхофф взялся за сам «жук», вернее за его блох.

Нельзя сказать, что с момента разработки автомобиль устарел – не совсем так. Просто изначально Volkswagen задумывался как предельно спартанская машина, с минимальными представлениями о комфорте и удобстве. То что вполне удовлетворило бы нетребовательных жителей

гитлеровской Германии, едва ли понравится покупателям, свободным в выборе своего личного автомобиля. И здесь было над чем задуматься. Ведь в конце 1940-х гг. с конвейера завода в Вольфсбурге сходила машина, оснащенная несинхронизированной коробкой передач и тросовыми тормозами. На приборной панели «жука» не было даже датчика остатка топлива, а скромный вид машины подчеркивала отделка без хрома и плохенькая окраска кузова. Нордхофф принял, наверное, единственное верное решение, решив сконцентрировать усилия на повышении качества продукции, организации первоклассного сервиса и постепенной – шаг за шагом – модернизации автомобиля.

Так уже в 1949-м экспортные «жуки» заблестели хромом и заиграли яркими цветами кузова. Дальше на машине в качестве опции появилась сдвижная мягкая крыша-шторка, но гораздо важнее: современная гидравлика сменила тросовый привод тормозов. И пошло-поехало. С каждым годом Volkswagen становился немного лучше, чуть современней, капельку удобнее – бескамерные шины, улучшенная шумоизоляция, складывающаяся при столкновении рулевая колонка, омыватель стекла и прочая, прочая… Совершенствовались и силовые агрегаты. Поначалу в Вольфсбурге собирали машину с 1131-кубовым мотором мощностью 25 л.с., разработанным еще профессором Порше для армейского Kübelwagen. Но уже вскоре рабочий объем базового Volkswagen 1200 увеличили до 1192 см^3, мощность выросла до 34 «лошадок» и теперь разгон до сотни занимал 35 секунд – приемлемые цифры для того времени. Важнее, что растянутые передаточные числа в трансмиссии позволяли не нагружать мотор высокими оборотами. Позднее на рынок вывели и новую версию с 1,5-литровым мотором (1493 см^3, 45 л.с.), а затем и двигатель объемом 1,6 л (50 л.с.). Модели поздних лет выпуска оснащались даже катализатором и моновпрыском! Автоматическая же коробка передач появилась в списке опций еще в 1968-м.

Всего за время выпуска, как с гордостью подчеркивали сами «фольксвагеновцы», из 5008 деталей «жука» изменено и модернизировано было 5002. Неприкасаемым оставался только узнаваемый даже в кромешной темноте силуэт кузова. Новые бамперы, поворотники и измененная форма заднего стекла – сдвоенный «кренделек» сменил овал – не в счет. Поставьте машину из первой партии образца 1945-го рядом с самым последним экземпляром, который сошел с конвейера в мексиканской Пуэбле в июле 2003-го – и ни у кого не возникнет сомнений, что эти двое не просто родственники, а родные братья.

К слову, по части мгновенной идентификации кузов «жука», согласно маркетинговым исследованиям, уступает только бутылке «Кока-колы».

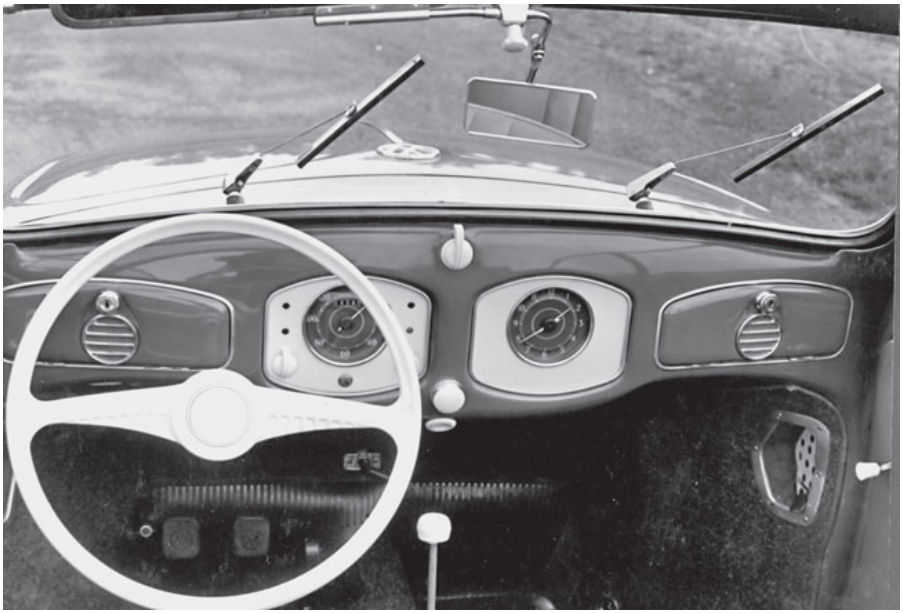
VWType 1 (1945)

Успех автомобиля в послевоенной Европе можно объяснить сложной экономической ситуацией и низкой покупательской способностью населения. Но феноменально успешные продажи, которых Volkswagen пусть и не сразу, но все-таки достиг в США, уже не спишешь на неизбалованность покупателей, готовых передвигаться на чем угодно. И вообще, всемирная популярность

этого автомобиля – настоящий феномен и результат эффективного маркетинга. Американцы поначалу отнюдь не были в восторге от «жука». Первая машина пересекла океан еще в 1949-м, но все тот же Бен Пон, первым попытавшийся выйти на новый рынок, не нашел понимания у местных продавцов. Позже Volkswagen удалось заручиться услугами влиятельного дилера Макса Хоффмана, специализировавшегося на продаже автомобилей европейских марок. Но несмотря на привлекательные цены и достойное качество сборки, «жука» по-прежнему воспринимали чудачеством на колесах. Правда, продажи росли, но крайне низкими темпами. Американского импортера это не шибко заботило. Хоффман, основную кассу которого делали машины престижных марок вроде Mercedez-Benz, Porsche, Jaguar, был рад и такому прогрессу. Если в 1950-м он с трудом избавился от 270 «жуков», то через четыре года продажи Volkswagen составляли 6344 экземпляров. Когда же в 1955-м американцы вдруг весьма неожиданно раскупили почти 30 тыс. немецких «жучков», Нордхофф решил отказаться от услуг Хоффмана.

Глава Volkswagen вновь рассчитал верно. Если машина кое-как продается сама по себе, то, основательно взявшись за проблему продвижения и рекламы, можно достичь гораздо более впечатляющих результатов. Хайнц командировал в США своих представителей для организации фирмы-импортера. Один из них, голландец Уилл ван де Камп с трудом говорил по-английски, но обладал истинно военной педантичностью, исполнительностью и

требовательностью. Именно он, что называется «построил по стойке смирно» разрозненную дилерскую сеть марки. Аннулировав контракты с продавцами, не отвечавшими по его мнению требованиям Volkswagen – причиной разрыва отношений мог быть и недостаточный запас запчастей на складе и даже неопрятный вид обслуживающего персонала! – ван ден Камп щедро поощрял добросовестных продавцов. Понимая, что послепродажное обслуживание – ключ к лояльности покупателей, деятельный голландец вызвал в США многочисленную группу немецких специалистов по контролю качества, высококвалифицированных механиков и инструкторов. Одновременно более жесткими стали требования к новым дилерам. Ван де Камп настаивал, чтобы Volkswagen выставлялись на продажу в отдельных шоу-румах, а механиков принимали на работу только после прохождения сертификационной программы по ремонту «жука». И дело сразу пошло. Как раз в середине 50-х Volkswagen стал завоевывать репутацию модного автомобиля в Калифорнии – штате, задающим тренды для всей страны. Потенциальному покупателю нужно было только заинтересоваться удивительной машинкой, о которой только говорят все вокруг и просто из праздного любопытства посетить дилерский центр немецкой фирмы с труднопроизносимым названием. И очередная жертва попадала в искусно расставленные Нордхоффоми ван де Кампом сети. Вместо перепачканных маслом механиков на сервисных станциях Volkswagen клиентов встречал опрятный, квалифицированный и подчеркнуто внимательный, но не заискивающий персонал. Здесь все было иначе, нежели у продавцов американских машин. Перед выдачей клиенту автомобили доводили до абсолютно стерильного состояния, покупателям не приходилось торговаться с дилерами из-за условий фирменного обслуживания, а процент бракованных машин не шел ни в какое сравнение с американскими производителями. В крайнем случае, владельцу не только устраняли неполадки, но и приносили искренние извинения – не только дилер, но и администрация завода в Вольфсбурге! Превратив покупку и обслуживание машины в приятный для клиента опыт, дилеры умело переключали внимание клиента от маломощного мотора и тесного салона. Впрочем, у Beetle хватало и своих объективных достоинств – потрясающая экономичность, маневренность, низкая цена и, что немаловажно, высокая остаточная стоимость.

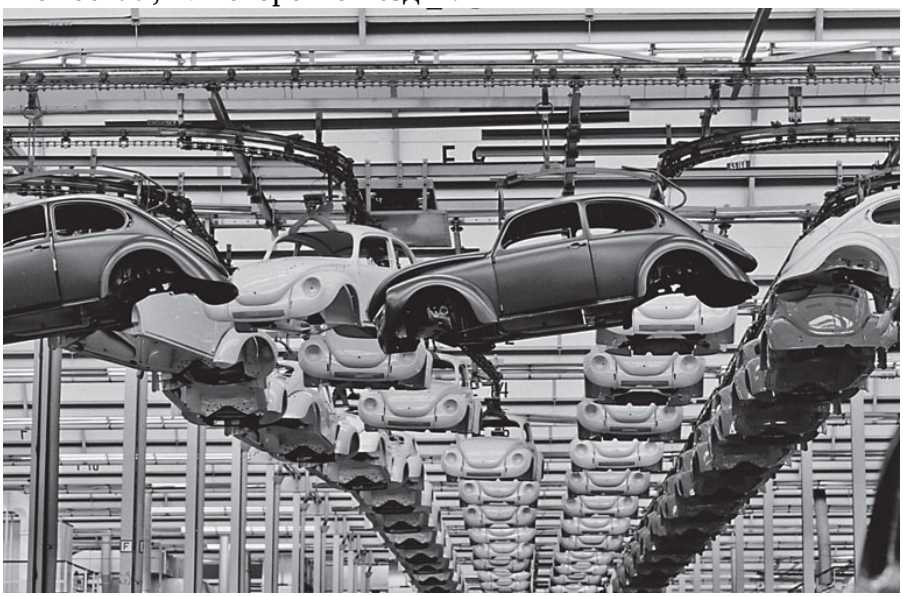


К середине 1950-х гг. экстерьер Bettle никто уже не называл страшненьким, а к началу 1960-х в отношении облика автомобиля все чаще использовали эпитет «классический». К 2-дверному седану в каталогах фирмы добавились и другие модели: элегантный 4-местный кабриолет, который собирала фирма Karmann. В 1950-м на базе Beetle – вот где пригодилась практичная хребтовая рама – стали выпускать фургон, известный как Volkswagen Type 2, который впоследствии станет символом движения хиппи. Еще через четыре года фирма Karmann начала выпуск изящного купе, дизайн которого разработали в итальянском ателье Ghia. Глядя на плавные аэродинамические обводы этой модели, невозможно догадаться, что красота эта построена на шасси невзрачного Beetle!

Но даже если бы эти автомобили не появились на свет, успех оригинального Volkswagen не был бы менее впечатляющим. Ведь истинный секрет его популярности не в инженерной искушенности конструкции, низкой цене, высоком качестве, очаровательной внешности, грамотном маркетинге и даже не в сумме всех этих достоинств. Все гораздо проще и сложнее одновременно. В силу сложившихся обстоятельств Beetle стал первым в мире истинно внеклассовым автомобилем.

В своей книге-посвящении Volkswagen журналист Артур Рейлтон писал: «Как ни один другой автомобиль мира «Жук» умел одалживать владельцу свой собственный статус». Глядя на водителя Volkswagen вы не можете сказать, кто он – богач или бедняк, удачливый игрок или грустный романтик. В то время как все другие машины характеризуются объемом двигателя,

мощностью и ценой и соответственно рождают представления о социальном статусе владельца, Beetle обладает совершенно нематериальным имиджем. Человек за рулем Volkswagen может не беспокоиться о том, что кому-то взбредет в голову делать выводы о его успешности, основываясь лишь на марке автомобиля, на котором он ездит.



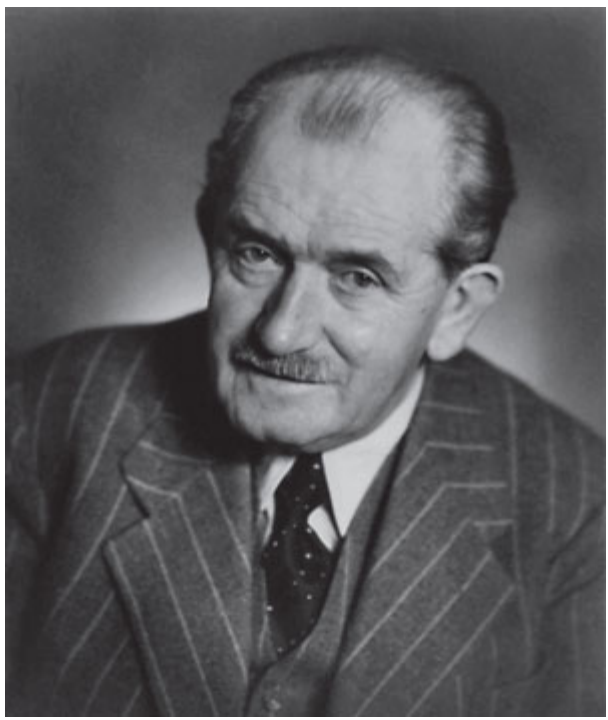
О жуках, лягушках и черепахах…

Как и в случае с Jeep истинное имя для Volkswagen придумано народным творчеством. Официально автомобиль, который в 1945 г. стал сходить с полуразрушенного конвейера в Вольфсбурге, назывался Volkswagen Type 1. Позже модель стали обозначать цифрой, указывавшей на примерный рабочий объем двигателя Volkswagen 1200 или Volkswagen 1600. При этом немногие покупатели утруждали себя запоминанием скучных цифровых индексов. Меткое прозвище Beetle, Käfer или по нашему просто «жук», стало неофициальным прозвищем машины. Впервые «жуком» его назвали американские журналисты, в репортаже с Берлинского автосалона 1938 г.

Имя стало поистине международным. Знакомый нам как «жук», в Бразилии этот Volkswagen известен как Fuska, в Чили его называли Poncho, а чешские

покупатели ласково называли машину Brouk. Впрочем, на некоторых рынках у автомобиля закрепились другие прозвища. Скажем, в Турции, Боливии, Таиланде и Ливии его называли «черепахой», в Индонезии, Малайзии и Непале – «лягушкой». В свою очередь автомобилисты Финляндии, Швеции и Норвегии окрестили культовый автомобиль «пузырем».

Он такой один



Человек, который по праву может считаться создателем не только Beetle, но и первого в мире гибридного автомобиля, спортивных Mercedes, рекордных Auto Union и даже самоходной артиллерийской установки Elephant, родился в 1875 г. в семье кузнеца. Проявив интерес к технике с самых ранних лет, Фердинанд Порше, тем не менее не получил должного технического образования. Впрочем, для пионеров автомобильной эпохи такая характеристика вещь весьма распространенная. Его главными наставниками были: отец, владевший небольшой

мастерской и собственное неуемное любопытство. Кузнечное дело отца, который видел сына продолжателем семейной традиции, не слишком интересовало Порше. Его главной страстью в юные годы являлось электричество и все что с ним связано. В 17-летнем возрасте он самостоятельно проведет освещение к родительскому дому. Позже Фердинанд, устроившись на работу в австрийской столице, станет тайком пробираться на лекции Венского технического университета. Недолго, впрочем. Чему мог научиться там юноша, который к тому времени собрал свой первый электромотор, смонтированный к тому же в ступице колеса?!

В 1898-м Порше поступил на службу в фирму Якоба Лонера – поставщика экипажей и карет для королевских дворов Австрии, Англии, Швеции и Румынии, решившего заняться выпуском самобеглых экипажей на электротяге. В том же году Фердинад разработал и запатентовал шасси Lohner-Porsche с двумя электромоторами, встроенными в ступицы передних колес. По сути, это был первый в мире переднеприводный автомобиль. Но сколько еще в карьере Порше будет таких «впервые»!

Всего через 3 года, усовершенствовав собственную конструкцию, Porsche вызвал настоящую сенсацию на парижском автосалоне. Ведь его модель Mixte, где в помощь к электромоторам был добавлен и двигатель внутреннего сгорания производства фирмы Daimler, вполне официально может считаться первым в мире гибридным автомобилем!

Год спустя Порше призывают на военную службу – он становится личным шофером эрцгерцога Фердинанда, того самого, чье убийство в Сараево 12 лет спустя станет формальным поводом для начала Первой мировой войны.

В 1906-м, после 8 лет, проведенных на службе в конторе Лонера, Порше переходит в фирму Austro-Daimler. Специально для гонки на приз принца Генриха – прообраза Гран-при Германии – Порше построил гоночный Austro-Daimler 27/80. За рулем 85-сильной машины он сам пришел к финишу первым, завоевав главный приз – 13-килограммовую модель автомобиля, отлитую из серебра. Но главное, окончательно стало ясно, что – автоспорт и гоночные автомобили стали истинной страстью сына кузнеца.

Правда, реализоваться на этом поприще Фердинанду помешала война. Austro-Daimler перешел на выпуск военной техники: двигателей для боевых бипланов, артиллерийских тягачей и пушек. В 1916-м Порше становится управляющим директором фирмы, а спустя год получает почетную докторскую степень от Венского университета – того самого, на лекции которого он тайком пробирался 23 года назад.

После войны Порше создает гоночный автомобиль Sascha, названный в честь мецената проекта графа Александра Коловрата-Краковски – миллионера и известного кинопродюсера того времени. Удивительная машина, оснащенная 1,1-литровым 4-цилиндровым двигателем, наводила ужас на соперников в дорожных и горных гонках того времени, одержав 43 победы в 51 старте. После победы (в своем классе, естественно) на знаменитой гонке Targa Florio восторженный репортер итальянской La Gazzetta dello Sport писал: «До сих пор мало кто верил, что скромный 4-цилиндровый мотор столь несерьезного рабочего объема может развивать подобные скорости!»

Возможно именно тогда Порше впервые задумался о создании недорого автомобиля для широких масс? Но у руководства Austro-Daimler были другие планы, к которым к тому же добавились и финансовые затруднения. И Фердинанд, нисколько не жалея, покинул фирму из Винер-Нойштадта.

Его позвали в Daimler, пообещав должность технического директора и место в совете директоров. Порше принял участие в создании одной из самых красивых, престижных и успешных на гоночных трассах машин 1920-х гг. – Mercedes-Benz SSK. Разработанный им приводной компрессор позволил одержать немало побед в гонках. Причем Порше к тому времени уже дважды почетный доктор – второй титул он получил от Штутгартского технического института – и сам был не прочь тряхнуть стариной. В итоговом протоколе Targa Florio 1924 г. его фамилия значится напротив первой строчки абсолютного зачета. Но впоследствии Фердинанд рассорился и с владельцами Daimler-Benz. Кто-то утверждал, что причиной ухода стала неразделенная начальством страсть Порше к разработке компактной модели, другие советовали не забывать про крайне непростой характер гениального инженера. Так

или иначе, но после недолгой работы в австрийском Steyr Фердинанд решил наконец организовать свою собственную инженерную фирму.

Помимо самого Фердинанда в штат конструкторского бюро Порше по разработке моторов, автомобилей, самолетов и катеров вошли его ближайшие друзья и коллеги. Среди них инженер Карл Рабе, дизайнер Эрвин Коменда, специалист по моторам Йозеф Калес, а также Антон Пьех – муж дочери Порше – Луизы, он же будущий отец Фердинада Пьеха, и, наконец, собственный сын Порше – Фердинанд Порше-младший, которого все для краткости называли просто Ферри.

Каким бы сложным не был характер Порше, но его инженерный гений ни у кого не вызывал сомнений. От заказов конструкторского бюро не было отбоя: разработка среднеразмерной модели для фирмы Wanderer, создание уникального гоночного Auto union с 16-цилиндровым мотором, на котором гоночные асы того времени такие как Рудольф Караччиола, Акилле Варци, Бернд Роземайер установили немало рекордов и выиграли множество призов. Нельзя не отметить и запатентованную Порше подвеску торсионного типа, 32-цилиндровые авиационные двигатели, проект газотурбинной силовой установки для танка, электростанции, работающей на энергии ветра.

Volkswagen Beetle: хронология

1931 – создание конструкторского бюро доктора Фердинанда Порше.

1932 – прототип Zündapp Porsche Type 12.

1933 – прототип NSU Porsche Type 32.

1934 – 17 января доктор Порше отправляет в Берлин «Доклад о создании народного автомобиля». 22 июня подписан контракт на разработку опытных образцов.

1935 – 3 июля готов экспериментальный V-1 (седан), осенью закончены работы над прототипом V-2 (кабриолет).

1936 – 12 октября начало испытаний трех прототипов серии V-3.

1938 – 26 мая начало строительства завода в КдФ-штадте. Окончательный вариант Volkswagen – прототипы серии V303.

1939 – в феврале на автосалоне в Берлине подписан первый контракт на экспорт Volkswagen.

1940 – завод KDF-штадта переведен на выпуск военной продукции.

1945 – 11 мая американские войска освобождают КдФ-штадт. Город переименован в Вольфсбург. Управление заводом переходит в ведомство британского военного контингента. В декабре возобновлено производство автомобилей.

1946 – 14 октября собран 10-тысячный Volkswagen.

1947 – первые пять машин отправлены на экспорт.

1948 – 1 января генеральным директором Volkswagen назначен Хайнц Нордхофф. Кузовные ателье Karmann и Hebmuller представили кабриолеты на базе «жука».

1949 – первый «жук» отправился в США. Контроль над заводом возвращен немецкой стороне.

1950 – представлен микроавтобус Volkswagen Type 2, также известный как просто Transporter.

1953 – 3 июля с конвейера сходит 500-тысячный автомобиль, к этому времени «жук» экспортируется в 86 стран.

1955 – 8 августа число собранных Volkswagen переваливает за миллион.

1972 – 17 февраля побит «вечный рекорд» Ford T – выпущен «жук» под порядковым номером 15 007 034.

1978 – окончание производства модели в Германии. Всего за это время на немецких заводах Volkswagen собрано 16 255 500 «жуков».

2003 – в июле на заводе в мексиканской Пуэбле собран последний Volkswagen Beetle.

Volkswagen Beetle: личное дело

Годы выпуска: 1946-2003

Страны выпуска: Германия, Бразилия, Мексика

Общее количество произведенных автомобилей: 21 529 464

Создатели: Фердинанд Порше, Эрвин Коменда (дизайн)

Модели, созданные на той же платформе: Transporter, Karmann Ghia Вклад в историю: самый популярный автомобиль планеты, поставивший на

колеса весь послевоенный мир.

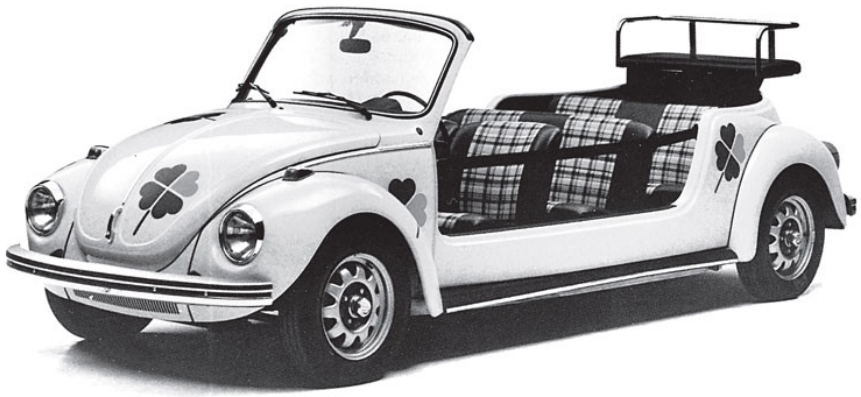
Технические характеристики

Volkswagen Type 11 (1945–1946)
Общие данные
Кузов (число мест/дверей) – седан 5/2
Колесная база, мм – 2400
Длина х ширина х высота, мм – 4064 х 1536 х 1549
Колея спереди/сзади, мм – 1295/1249
Снаряженная масса, кг – 725
Скорость, км/ч – 105
Разгон 0-100 км/ч, с – 39
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город) – н.д.
Запас топлива, л – 30

Двигатель
Расположение – сзади
Конструкция – 4-цилиндровый, оппозитный, бензиновый, воздушного охлаждения
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 75 х 64
Рабочий объем, $см^3$ – 1131
Мощность, л.с. при об/мин – 24,5/3000
Крутящий момент, кгс·м при об/мин – 69/2000

Шасси
Привод – на задние колеса
Коробка передач – 4-ступенчатая механическая, несинхронизированная
Передаточные числа: I; II; III; IV; З.Х. – 3,6; 2,1; 1,2; 0,8; 6,6
Главная передача – 4,4
Подвеска – независимая, торсионная
Рулевое управление – червячного типа
Тормоза – барабанные с тросовым приводом

359
EMPI
Inch Pincher
RIVERSIDE · CALIFORNIA
Tickets available online
www.santapod.com
eway
England
FIA



Глава 6
Citroën DS: богиня, или Как мы полюбили

Утром 9 октября 1955 г. начгар «ситроеновского» завода на набережной де Жавель в Париже нервничал больше обычного. Время от времени он поглядывал на часы, тут же переводя нетерпеливый взгляд на телефон и курил одну сигарету за другой. «Ну почему же они не звонят? Почему?…» Ведь по его расчетам пресс-конференция уже давно началась, а команды «На выход» от начальства никак не поступало. Наконец, телефон разразился тревожной трелью: «Начинайте…».

Спустя несколько минут на осенние улицы французской столицы вырулила кавалькада новеньких Citroën DS. Сверкающие свежей краской и ослепительным хромом бамперов они вливались в потоки невзрачных моделей Renault, Panhard, Simca и казались настоящими пришельцами из космоса. Странно, что никто не позвонил в полицию, чтобы сообщить о высадке марсиан…

В это же самое время стенд Citroën на всемирной

автомобильной выставке в Гран Пале де Экспозисьон напоминал сцену штурма Бастилии. Презентация новой модели началась ровно в 9 утра, а уже в течение следующих 45 минут представители компании получили 749 подтвержденных заказов на автомобиль. К концу дня, впрочем, их число выросло до 12 тыс.!

На следующее утро вся пресса мира – не только автомобильные, но и так сказать общественно-политические газеты – вышла с одним главным героем на передовице. На всех языках мира сенсационно гремели пафосные заголовки: Citroën показал автомобиль будущего! Бомба в Париже. Летающая тарелка от “двойного шеврона”!»

Никогда до сих пор и никогда после этого дебют автомобиля не вызывал подобного резонанса во всем мире. Схожее единодушие газетчиков наблюдалось лишь в 1953-м после смерти Сталина, а следующим медийным буйнопомешательством станет запуск человека в космос…

Богиню, как Citroën DS прозвали чуть ли не в первые же после презентации часы за созвучное французскому, de'esse, прочтение индекса DS (что эти буквы означают на самом деле мы расскажем позже), полюбили сразу и навсегда. Но прежде чем триумфально дебютировать в Париже в 1955-м, это автомобильное божество проделало нелегкий путь длиной почти в 20 лет.

Медленно запрягая

Если бы в 20-30-х гг. прошлого века кто-нибудь предположил, что пройдет совсем немного времени и автомобили марки Citroën будут ассоциироваться с революционными техническими решениями и сногсшибательным дизайном, то этого смельчака наверняка подняли бы на смех. Ведь поначалу автомобили этой марки слыли недорогими, надежными, но также скучными, медленными и заурядными с точки зрения инженерной мысли. Удачливый фабрикант Андре Ситроен, сколотивший состояние на производстве зубчатых шестерен, апозже в разгар Первой мировой приумноживший его на военных заказах, решил заняться выпуском автомобилей не столько по велению сердца, сколько из соображений экономического порядка. Огромный и сверхсовременный завод на набережной де Жавель в Париже, где выпускали артиллерийские снаряды, вскоре после окончания войны остался без заказов, и Андре решил, что здесь целесообразно развернуть выпуск недорогих автомобилей.

Первую модель фирмы Citroën A вполне можно назвать

французским ответом Ford T. Обе машины были максимально простыми, надежными, недорогими и вполне успешными. Конечно же за миллионными тиражами «Жестяной Лиззи» маленький Citroën угнаться не мог, но для своего времени машина продавалась очень неплохо. Дела фирмы уверенно шли в гору, и всего через 10 лет после начала производства автомобилей треть всех машин, бегавших по дорогам Франции, украшала знаменитая эмблема со сдвоенными шевронами. Модели фирмы по-прежнему ничем не поражали воображение, зато маркетинговая политика Citroën намного опередила время. Андре не жалел средств на пропаганду собственной продукции. Если конкуренты публиковали рекламные объявления в газетах и журналах на площади одной четвертой полосы, то Ситроен выкупал целые развороты. Он заказывал металлические столбики с изображением «двойного шеврона», расставляя их вдоль дорог на манер указательных знаков. По его заказу летчики-асы цветным дымом выписывали в небе над Парижем слово Citroën. Андре принадлежит и идея разместить название фирмы на Эйфелевой башне.

Но секрет успеха компании заключался не только в рекламе. Ситроен первым утвердил для собственных дилеров фиксированные расценки на техобслуживание, активно предлагал разнообразные кредитные и страховые схемы. Он даже наладил выпуск игрушечных автомобильчиков с символикой марки. «Первыми словами ребенка после мама и папа, должно быть Citroën», – улыбаясь в усы, подшучивал Андре.

До поры все эти траты с лихвой себя оправдывали, но все изменилось в начале 1930-х гг. Эхо Великой депрессии, начавшейся в США, докатилось и до Европы. Продажи автомобилей упали, а Ситроен, привыкший, что его компания живет в кредит, попал в чрезвычайно сложную ситуацию, из которой он нашел весьма оригинальный выход.

Обычно в кризисные времена фирмы, и не только автомобильные, стараются урезать расходы, экономят на чем только можно в ожидании возвращения лучших времен. Андре, напротив, решил удивить мир совершенно новым, сверхтехнологичным и суперсовременным автомобилем. Так на свет родилась идея модели 7CV – знаменитого Traction Avant, который многие считают главной авантюрой компании, в итоге стоившей ей независимости.

Пьер Жюль Буланже

На самом деле ничего безумного в идее французского промышленника не было. И в принципе он все рассчитал верно. Большие расходы на разработку революционной новинки должны в перспективе окупиться благодаря увеличенному жизненному циклу модели и более высокотехнологичному процессу производства. Другое дело, что на создание Citroën 7CV ушло слишком много средств, а в условиях дефицита времени машина вышла на рынок сырой и ненадежной Первые продажи не внушали оптимизма и кредиторы, не дожидаясь улучшения ситуации, потребовали возврата средств. Компания была объявлена банкротом и перешла в управление шинного гиганта Michelin, на тот момент являвшегося крупнейшим кредитором Citroän. Этого удара Андре не пережил – в 1935-м он скоропостижно скончался от рака желудка.

Новый проект великого мечтателя

Самое обидное, что Ситроен буквально чуть-чуть не дожил до момента истинного триумфа Traction Avant. Когда детские болезни машины удалось вылечить, миру предстала передовая конструкция, на годы опередившая свое время. Ее авторство принадлежит гениальному и экспрессивному инженеру Андре Лефевру. Обаятельный и харизматичный француз, в корне изменивший представление о Citroën, в прошлом слыл

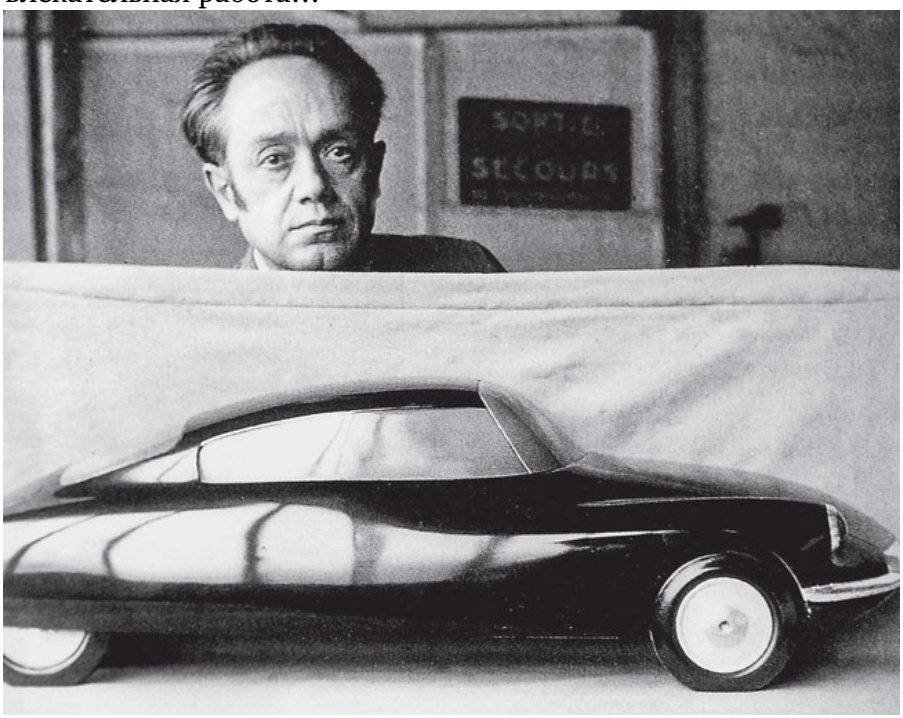
талантливым авиаконструктором. Во время Первой мировой он участвовал в создании боевых бипланов фирмы Voisin. После войны фирма из Биянкура переключилась на выпуск автомобилей, и на этом поприще Андре добился заметных успехов. Он не просто стал правой рукой основателя и главного конструктора фирмы Габриэля Вуазена, но и сам частенько садился за руль спортивных и гоночных автомобилей. Пилотом он оказался сколь быстрым, столь и отчаянным – по словам очевидцев, Лефевр признавал только одно положение педали газа – утопленную в пол. Возможно именно это помогло ему одержать победу в знаменитом ралли Монте-Карло 1923 г.

Андрэ Лефевр

Когда волна Великой депрессии накрыла Европу, туго пришлось всем, а маленьким компаниям вроде Voisin особенно. Габриэль не сталвсеми правдами и неправдами удерживать своего любимого ученика и отпустил Лефевра на вольные хлеба. Поначалу Андре устроился в Renault, где сразу попытался заинтересовать хозяина фирмы проектом переднеприводного автомобиля, над которым он работал в свободное от работы время. Вздорный и славившийся неуживчивым характером Луи Рено лишь вспылил: «Передний привод? Идиотская затея. Бессмысленная! Я и пяти минут не потрачу, чтобы выслушать

ваши бредни!»

Надо ли говорить, что Лефевр не долго проработал в Renault? Вскоре он хлопнул дверью, напоследок высказав престарелому магнату все, что о нем думает, при этом не особо стесняясь в выражениях. Вскоре по рекомендации Вуазена Андре получил приглашение в Citroën и здесь сразу, что называется, попал в волну. Возглавив в марте 1933-го отдел перспективных разработок, Лефевр без раскачки включился в проектирование Traction Avant. В том, что машина получилась ошеломляюще революционной, безусловная заслуга Лефевра. Человек, которого, по словам коллег, «посещало по 200 гениальных идей в сутки» и который порой принципиально отказывался от надежных и проверенных решений ради шанса испытать что-то новое, просто не мог работать иначе. А впереди у Андре была еще более увлекательная работа…



Фламинио Бертони

Справившись с детскими болезнями Traction Avant, новый управляющий Citroën, ставленник шинного гиганта Michelin Пьер Жюль Буланже сформировал для группы инженеров очередное техническое задание – новый большой Citroën к 1940-му. Машина, получившая индекс VGD (Voiture Grande Diffusion), или попросту «Большой автомобиль массового производства» должен был стать быстрее, комфортабельнее и быстрее чем Traction Avant.

«Ищите и изучайте все новое! – напутствовал подчиненных Буланже. – Даже если какая-либо идея кажется вам бессмысленной, не спешите от нее отказываться. Пробуйте, пробуйте и еще раз пробуйте!»

Понятно, что Лефевра подобная свобода действий окрыляла. И он с головой окунулся в работу, как и требовал шеф, изучая все мыслимые и немыслимые варианты. Андре тщательно взвешивал плюсы и минусы таких диковинок как легковой дизельный мотор (для 30-х гг. прошлого века это был нонсенс), бесступенчатый вариатор, система подвески с общим рабочим контуром и даже радиальный двигатель, которым обычно оснащались самолеты.

Работа шла медленнее, чем планировалось, и только к 1939-му начала вырисовываться общая концепция нового большого Citroën.

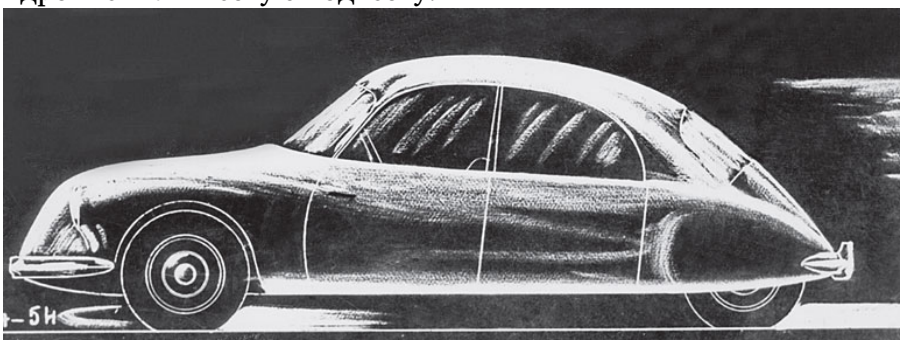
Лефевр сформулировал основную идею предельно откровенно и смело – создать автомобиль, который позволял бы путешествовать в абсолютной безопасности и идеальном комфорте. Для этого кузов должен быть изолирован от дороги высокотехнологичной подвеской, которая могла обеспечить постоянный контакт колес с покрытием, невзирая на качество дорожного полотна. Кроме того, подразумевалось, что машина будет идеально послушной как в плане управляемости, так и тормозных характеристик.

Андре подвел под эти требования целую теорию революционного автомобиля «со смещенным вперед центром масс». По его мнению, максимально нагрузив передние колеса можно добиться наилучшего коэффициента сцепления с дорогой и максимальной тормозной силы. Кроме того подобная схема позволит придать кузову аэродинамически правильную форму – с маленькими задними колесами на зауженной колее, что положительно сказалось бы на динамических качествах и топливной экономичности. При такой конструкции для повышения устойчивости подразумевалась достаточно длинная колесная база и низкий центр тяжести, обусловивший выбор компактного оппозитного мотора. Скажете, слишком сложно? Что вы, о настоящих сложностях инженеры Citroën и в том числе сам Лефевр даже не догадывались.

Задержка в пути

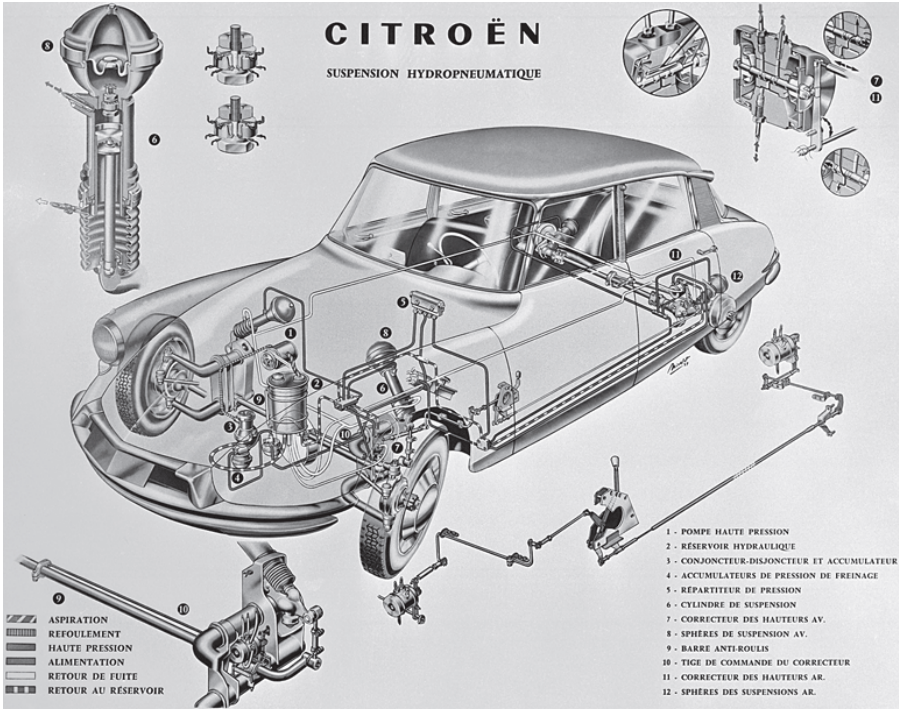
В планы «Двойного шеврона» тем временем вмешалась Вторая мировая. В оккупированном немцами Париже сразу вдруг стало не до разработки новых автомобилей. Завод Citroën

перевели на выпуск грузовиков для нужд Вермахта – факт, о котором французы до сих пор не любят вспоминать. И все же, утешаясь надеждой, что война рано или поздно закончится, люди Лефевра втайне от новых хозяев продолжали работу над наследником Traction Avant. Причем именно в годы Второй мировой будущая «богиня» обрела свою неповторимую душу – гидропневматическую подвеску.



Лефевр практически с самого начала понимал, что слабым звеном его революционной схемы является именно подвеска. Ведь традиционные для той поры торсионы не могли обеспечить заявленного в техзадании комфорта на скоростях вплоть до 140 км/ч. Для достижения этой цели пришлось бы использовать торсионы, вдвое превышающие длину атомобиля. Тупик? Ничего подобного! Команда Citroën в те годы напоминала сборную гениев, которой по плечу казалось решение абсолютно любой проблемы. И на сей раз блеснуть удалось молодому инженеру Полю Маже.

Еще до начала проекта VGD он снискал славу специалиста по гидравлике. Для развозного фургона Citroën TUB, построенного на базе Traction Avant, Поль сконструировал гидравлический усилитель тормозов – чем больше была нагрузка на заднюю ось, тем сильнее схватывали задние колодки. Следующей работой Маже стала полностью гидравлическая тормозная система для фургона серии H, а грузовик T45 с легкой руки талантливого инженера получил гидравлический привод сцепления.



После десятков успешных экспериментов Маже пришел к выводу, что гидравлический насос, забирающий тягу от мотора, можно использовать для практически любых сервисных функций автомобиля. И молодой инженер предложил принципиально новый тип подвески, где роль амортизаторов и пружин исполняли сферы, наполненные наполовину газом, наполовину тормозной жидкостью, а центральный насос поддерживал в системе необходимое давление. Принципы работы гидравлики к тому времени не представляли секрета, но никто и никогда не пробовал применить эту технологию в автомобилестроении. Подобная подвеска требовала поистине авиационной точности сборки – допуски должны быть самыми минимальными! Большинство инженеров фирмы весьма скептически отнеслись к идее молодого коллеги – сложность конструкции настораживала и отпугивала. Зато Лефевр, буквально очарованный потенциальными возможностями гидропневматики, всячески поощрял Маже, призывая его продолжать эксперименты. Так что уже к концу 1946-го работоспособный вариант гидропневматической подвески Поля Маже установили на экспериментальную версию «Гадкого утенка» Citroën 2CV, а чуть позже и на Traction Avant.

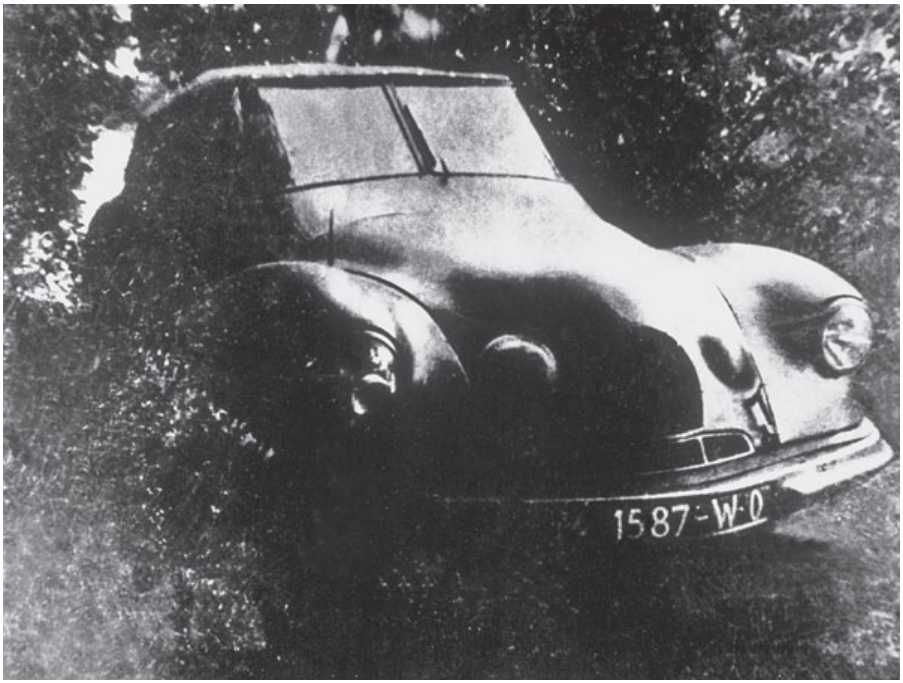
Правда, первые дорожные испытания гидропневматической подвески выявили кучу недостатков, главным из которых являлась низкая надежность – рабочая жидкость текла буквально

отовсюду! На каждые 10 км в систему приходилось доливать до литра жидкости. Практически все «ситроеновские» испытатели посмеивались над детищем Маже и никто не верил, что «сопливая подвеска» когда-нибудь заработает как следует. Теперь-то мы все знаем, что молодчина Поль оказался прав. А лучшим признанием гениальности французского инженера, придумавшего хитроумную подвеску, служит тот факт, что в 1960-х гг. лицензию на гидропневматику приобрел не кто-нибудь, а Rolls-Royce! Впрочем, мы забежали далеко вперед.

Приключения бегемота

Первый дорожный прототип будущего DS появился в 1947-м, и, надо признать, поначалу новый большой Citroën мало напоминал тот божественный автомобиль, который триумфально дебютирует на Парижском автосалоне 1955 г. Достаточно сказать, что среди инженеров и испытателей «Двойного шеврона» прототип получил недвусмысленное прозвище «бегемот».

Причем в данном случае обвинять дизайнера в бездарной работе было бы высшей несправедливостью. Ведь Фламинио Бертони (не путайте с другим выдающимся итальянским маэстро Нуччо Бертоне) по праву считался и считается по сей день одним из величайших мастеров в своей области. Уроженец итальянского городка Варезе, Фламинио был больше художником и скульптором нежели дизайнером. Созданием автомобильных кузовов он занялся не столько по велению сердца, сколько из-за стесненности в средствах. Кто знает, возможно в лице Бертоне мир и лишился великого художника или гениального скульптора. Зато именно авторству Фламинио принадлежит нестареющая грация Traction Avant, очаровательная простота «Гадкого утенка» и еще с десяток запоминающихся и никогда не скучных Citroën. Ну а в случае с проектом VGD главная сложность для Бертони заключалась в том, что итальянец пытался угодить всем сразу. С одной стороны, дизайнер следовал пожеланиям Пьер Жюля Буланже, который хотел, чтобы машина выглядела прямым наследником Traction Avant. Однако в то же самое время энергичный Лефевр настаивал на том, чтобы силуэт новинки был максимально аэродинамически совершенным, предлагая в качестве одного из вариантов каплевидную форму кузова. Попробуйте соединить слегка чемоданистый профиль Traction Avant и огромную каплю воды – получится не то, что бегемот, а еще что похлеще…



Один из ранних прототипов DS

Конечно, и Буланже, и Лефевр руководствовались лишь самыми добрыми намерениями, но на деле получалось, что каждый тянет одеяло на себя. В итоге первый прототип представлял собой весьма странную конструкцию. И это еще мягко говоря. Капот и передние крылья, выполненные в виде одной детали, зрительно утяжеляли машину, а ниспадающая поясная линия странно смотрелась на фоне солидных габаритов автомобиля. Довершали несуразный экстерьер бегемота полуприкрытые из аэродинамических соображений колеса спереди и сзади, двери, открывавшиеся навстречу хода движения, а главное – уродливые подштамповки в передней части капота.

Увы, машина получалась не только малопривлекательной внешне, но и страшно неуклюжей. Вся идея Лефевра об автомобиле «со смещенным вперед центром масс» рассыпалась как карточный домик. То, что казалось логичным в теории, на практике никуда не годилось. Скажем, развесовка машины оказалась просто чудовищной. Оппозитный мотор, расположенный в переднем свесе (!), то есть перед ведущими колесами, наделял машину отвратительным характером управляемости. Хуже того, и 6-цилиндровый «боксер», несмотря на все старания бывшего гоночного инженера FIAT Вальтера Беккия, не оправдывал надежд. Мотор получился сложным, капризным, дорогим и, увы, маломощным. До намеченных

рубежей оппозитник не дотягивал по крайней мере 20 л.с.

Терпение Лефевра в конце концов лопнуло – Андре, вообще надо сказать не отличался уравновешенным характером. В сердцах он распорядился свернуть работы над оппозитным мотором и вернуться к старой доброй рядной «четверке» от Traction Avant. Проблема, однако, заключалась в том, что под узкий капот «бегемота» ортодоксальный мотор попросту не помещался…

Пришлось начинать все сначала. На новом прототипе двигатель, поменявшись местами с коробкой передач, разместился позади передней оси. Во многом именно это развязало Бертони руки. Фламинио продолжал работать над доработкой кузова, и постепенно «бегемот» по выражению самого дизайнера стал превращаться в гигантскую акулу – сколь хищную, столь и элегантную.

Слова бессильны…

Даже не слишком лестные сравнения с представителем африканской фауны не могли умерить безудержный оптимизм Пьер Жюля Беланже. Чем дальше, тем больше глава «Двойного шеврона» заражался оптимизмом, восторгаясь грандиозностью всего проекта. И своей неподдельной страстью Буланже щедро делился с окружающими.

– Мы построим самый лучший в мире автомобиль, – Пьер Жюль словно заправский оратор подбадривал подчиненных. – Самый прекрасный, комфортабельный и прогрессивный! Это будет произведение искусства, которое покажет миру и американцам в особенности, что Франция и Citroën умеют строить машины высшего класса!

Увы, рождения своего детища Буланже так и не увидел. В декабре 1950-го он разбился за рулем экспериментальной версии Traction Avant. Это была огромная потеря и для Citroën, и для команды разработчиков VGD. Пьер Жюль был не просто талантливым управленцем и одаренным инженером, но и настоящим романтиком, влюбленным в автомобили, душой всего проекта…

По счастью, новый генеральный, назначенный советом директоров фирмы Michelin, стал Пьер Берко, оказавшийся… не меньшим романтиком-утопистом. Ознакомившись с проектом, он сразу же выказал неудовольствие тем, что «автомобиль получается недостаточно авангардным». В итоге команда Андре Лефевра получила от нового руководства карт-бланш. И проект VGD, к тому времени для краткости переименованный в «Project D», продолжал обрастать уникальными техническими решениями, как новогодняя елка шарами. И это в дополнение к революционной гидропневматике и обильному использованию революционного по тем временам пластика в отделке салона и кузова. Скажем, в 1953 г. гоночный Jaguar D-Type, оснащенный дисковыми тормозами, одержал победу в знаменитых 24 часах Ле-Мана. Лефевр и Берко не сомневались – такие же должны появиться и у перспективного сменщика Traction Avant!

Другое дело, что руководство Citroën буквально до последнего момента выражало крайнюю обеспокоенность по поводу экстерьера машины. Французы на полном серьезе опасались, что внешность DS может выйти из моды еще до дебюта

автомобиля! Ведь в 1950-х на смену плавным обводам и мягким линиям приходили острые грани, которые европейские дизайнеры явно копировали с американских моделей послевоенной эпохи. Так дебютировавший в 1954-м флагман фирмы Simca седан Vedette отличался хвостовыми оперением а-ля Cadillac.

Хуже того, чуть позже до руководства Citroën дошла конфиденциальная информация – якобы в ближайшее время «крупный автопроизводитель из Германии выпустит на рынок автомобиль, поясная линия и ниспадающая крыша которого точь-в-точь напоминают перспективный большой Citroën». В срочном порядке в Париже решили переделать заднюю часть автомобиля. Самое любопытное, что ничего и близкого напоминающего Citroën ни одна немецкая фирма не предложила ни в 1954-м, ни даже 10 лет спустя. Но ложная тревога не стала напрасной. Переделав дизайн задней стойки крыши, Бертоне, во-первых, добавил простора для пассажиров дивана, а главное – машина получила наконец свой окончательный облик.

Всего через пару месяцев оказалось, что месье Берко волновался понапрасну – Парижский салон 1955 г., по сути, превратился в выставку одного автомобиля. Конечно, в неизбалованной чудесами техники послевоенной Европе удивить эффектным кузовом было не так уж сложно. Но в том-то и дело, что DS поражал не только внешностью. Попав в салон «богини», люди охали и закатывали глаза! Интерьер встречал уникальным

дизайном торпедо, односпицевым рулевым колесом, а вместо привычной педали тормоза из пола торчала напоминавшая шляпку гриба кнопка!

В то время не все европейские автомобили могли похвастать радиальными шинами, что уж говорить о столь сложной и продвинутой гидропневматической системе как у DS! Впрочем, это была не просто подвеска. Гидропневматическое детище Поля Маже превратилось в настоящую кровеносную систему «богини». Специальное масло в общем контуре обслуживало не только сферы подвески, заменявшие Citroën привычные амортизаторы и пружины, но и сервопривода рулевого управления, полуавтоматической коробки передач «Ситроматик» и тормозной системы. В результате руль на DS крутился в буквальном смысле одним пальцем. Эффективность тормозов оказалась настолько высокой, что по неопытности многие водители попадали в аварии – ехавшие сзади просто не ожидали от «богини» столь резкого замедления. Плавность же хода счастливчики, прокатившиеся на DS, сравнивали с полетом на ковре-самолете! При этом автомобиль великолепно держал дорогу, поддерживал постоянный дорожный просвет в независимости от нагрузки, чуть припадал к земле на высокой скорости, наконец, колесо на DS можно было поменять без домкрата. Уникум! Единственным островком конформизма в футуристичном Citroën оказался двигатель. Как мы уже знаем, мечты о мощной, тихой и экономичной «шестерке» разбились о суровую реальность. В итоге под огромным капотом DS, рассчитанным на 6 цилиндров, разместился четырехцилиндровый 1,9-литровый мотор-ветеран,

развивавший всего 70 л.с. И лишь великолепная аэродинамика DS (коэффициент динамического сопротивления 0,36 и по нынешнем меркам смотрится неплохо) отчасти компенсировала очевидный недостаток мощности.

Трудности переходного возраста

Но даже пенсионерский силовой агрегат не смог испортить восторженный прием, устроенный «богине». Успех, казалось, полный и оглушительный. Только за первую неделю продаж Citroën собрал около 80 тыс. заказов. Таких космических масштабов спроса компания не могла удовлетворить чисто физически. До конца года было выпущено лишь несколько десятков автомобилей. В следующем 1956-м. Citroën собрал всего 9868 «дэ-эсов». Очень уж мудреный оказался производственный процесс. И этим, увы, проблемы не ограничились.

Бурные восторги первых владельцев резко сменялись горечью разочарования – надежность поначалу откровенно хромала. Да, DS напоминал пришельца из космоса, но и устройство этого автомобиля для всех – от простых покупателей до квалифицированных автомехаников – представлялось столь же запредельным, как и конструкция летающей тарелки. Ведь «Project D» создавался в атмосфере тотальной секретности. Весьма характерен эпизод, когда Пьер Берко подал в суд на автомобильный журнал, опубликовавший «шпионские» снимки DS за два года до официального дебюта. Другой характерный пример – в течение долгого времени «ситроеновцы» отказывались предоставить шаблон лобового стекла фирме Saint-Gobain – поставщику автомобильного остекления, опасаясь утечки информации. Но в конце концов подобная болезненная секретность вышла французам боком. К моменту запуска машины на рынок механики на станциях техобслуживания не были обучены премудростям гидропневматики. Да что уж там – в Citroën даже не позаботились напечатать тираж обучающих инструкций по ремонту! А поначалу «богиня» просилась «на яму» с завидной регулярностью.

Обездвиженная DS, застывшая у обочины с растекающейся под днищем лужицей красной гидравлической жидкости, – вполне привычная картинка для французских дорог второй половины 1950-х. Помимо вполне прогнозируемых проблем с гидропневматикой, «глюки» происходили там, где не должны были происходить. Скажем, на весьма надежных и хорошо обкатанных еще на Traction Avant 1,9-литровых бензиновых

моторах неожиданно стали загибаться клапана. Карбюраторы оказались слишком чувствительны к качеству топлива и мгновенно засорялись, насос гидропневматической системы вызывал перегрев охлаждающей жидкости, из-за ошибочных углов установки колес наконечники рулевых тяг ломались в крайних положениях. И так далее и тому подобное… Что уж говорить, если даже рычажки индикатора поворота оказались бракованными!

В целом уровень надежности автомобилей середины XX в. был значительно ниже, чем сейчас, но даже на этом фоне проблемы DS казались катастрофическими. По сути, следующие два года после дебюта «богини» Citroën занимался исключительно лечением болячек капризной машины. Справедливости ради – французы старались изо всех сил. Перво-наперво привели в полную боевую готовность бригады так называемого Super Control, которые спешили оказать скорую медицинскую помочь любому попавшему в беду OS. Команды Super Control появились еще в начале 1930-х гг., чтобы разбираться с не меньше капризничавшим поначалу Traction Avant, и вот опыт немедленного реагирования пригодился вновь. В любое время дня и ночи, невзирая на непогоду, выходные и праздники специально подготовленные механики с необходимым инструментом и запчастями выезжали к месту поломки: автомобилем, поездом и даже самолетом. Тем временем конструкторы и инженеры в срочном порядке занимались изменением конструкции особо проблемных узлов и агрегатов. Работали опять же буквально сутки напролет. Особенно доставалось, конечно, отцу гидропневматики Полю Маже, который в то время в буквальном смысле жил на работе. Мало-помалу, проблемы удалось взять под контроль. Если в пиковые моменты бригады Super Control принимали до 200 звонков в день, то к весне 1957 г. количество вызывов стало снижаться. И все же по-настоящему технические проблемы DS можно было считать решенными, лишь когда в 1960-м на заводе Citroën открылся новый цех для производства компонентов гидропневматической системы. Как оказалось, для точности сборки сверхсложной подвески очень важна постоянная температура и уровень влажности, вот почему климат в сборочном помещении поддерживали с помощью кондиционеров. А сам процесс сборки напоминал скорее работу засекреченной военной лаборатории, нежели автомобильный завод.

Другое дело, что к тому времени репутация «богини» оказалась серьезно подорванной. Дилеры жаловались на то, что им в буквальном смысле нечего продавать – наслышанные о проблемах DS покупатели обходили «летающую тарелку» стороной, а выпуск пусть устаревшего, зато надежного и доступного Traction Avant поспешно прекратили. Не стоит удивляться, что именно в тот период многие дилерские центры разорвали контракты с компанией, переключившись на продажу автомобилей других марок. Более того, если бы не стабильный спрос на «гадкого утенка» – дешевую модель 2 CV, – то Citroën весьма вероятно не пережил этого воистину смутного времени.

И все же время лечит любые раны. Широкомасштабная рекламная компания, благожелательные отклики в прессе, экономический рост, вызванный реформаторской политикой президента де Голля и конечно же сам шарм Citroën в конце концов вернули благосклонность покупателей.

Таланты и поклонники

Но даже избавившийся от всех болезней новый Citroën обладал весьма серьезным недостатком. Машина оказалась крайне дорогой в производстве и продавать его по сопоставимым с отправленным в отставку Traction Avant ценам было бы коммерческим самоубийством. Неудивительно, что DS стоил значительно дороже прямых конкурентов. И несмотря на то что Citroën превосходил их всех и по дизайну, и по потребительским качествам, позволить себе роскошь гидропневматики могли не

так уж и многие. Вот почему всего год спустя после триумфального прибытия DS на Парижский автосалон 1955 г., компанию «богине» составила упрощенная модель ID. Внешне она практически не отличалась от оригинала.

Аэродинамическая грация линий и футуристический салон остались при ней, равно как и чарующая мягкость гидропневматической подвески. Зато ID оснащался привычным приводом тормозов и традиционной механической коробкой передач, а отсутствие усилителя руля еще больше снижало цену и упрощало производство. Конечно, если приглядеться, ID даже в богатом оснащении Luxe выглядел не столь шикарно как DS: колеса без декоративных колпаков, отсутствие обивки на крышке багажника, довольно спартанское оформление салона с креслами, обитыми дешевой тканью и лишенными регулировок. Зато ID 19 стоил на 15 % дешевле, чем просили за базовый DS. Неудивительно, что вскоре «спартанская богиня» по продажам опередила старшую сестру.

ID стала первой, но далеко не единственной модификацией нового большого Citroën. В 1958-м был представлен универсал. Машина выпускалась в двух версиях – стандартный 5-местный Break, компанию которому чуть позже составил более удобный Familiale со складной спинкой дивана и дополнительными банкетками в багажном отделении, благодаря чему при необходимости машина становилась 8-местной. Кстати, у гидропневматической подвески нашелся еще один практический талант, особенно важный для универсала – для погрузки габаритных предметов машина, образно выражаясь, приседала на корточки. В самом нижнем положении подвески погрузка

крупногабаритной поклажи становилась более простым делом. Универсал, на некоторых рынках известный под романтичным именем Safari, сразу стал весьма популярным и выпускался наряду с седаном аж до 1975 г.

Совсем другой DS собирали в мастерских французского дизайнера Анри Шапрона. «Богиню» с мягким откидным верхом – De'capotable, если на французский манер – можно считать вполне самостоятельной моделью. Ведь кузовные панели, начиная от передних дверей, изготовлялись заново. Не обошлось, как водится, и без суперкара. В 1972-м «Двойной шеврон» представил удивительное купе SM. Шасси от DS, кузов работы нового главного стилиста французской фирмы Робера Опрона и 2,7-литровая «шестерка» от Maserati. Красивейший автомобиль в то же время оказался катастрофой в финансовом плане – маркетологи Citroën попросту переоценили рынок дорогих спортивных купе, а всемирный топливный кризис вбил в гроб SM последний гвоздь.

Но и без того список очень важных персон, что предпочитали DS всем другим автомобилям, рос как на дрожжах. «Богиня» стояла в гараже художника Марка Шагала и актера Алека Гинесса (того самого, что сыграл Оби-Вана в «Звездных войнах»), на ней же ездила и Брижит Бардо. Специальная версия DS служила личным транспортом Папы Ионна XXIII, а король Норвегии Олоф Пятый обходился стандартным DS 19. Поговаривают, что среди селебрити-владельцев этого Citroën значился даже Юрий Гагарин.

А кто не помнит знаменитый DS Фантомаса? Авторы картины, не удовлетворенные широчайшим набором талантов автомобиля, даже заставили «богиню» летать!

Но все-таки самым благодарным из самых известных владельцев Citroën DS является, конечно же, президент Франции Шарль де Голль. Бравый генерал не раз признавался, что обязан этому автомобилю жизнью. Вот так, не больше, не меньше.

22 августа 1962 г. – дата самого известного из нескольких десятков покушений на жизнь де Голля. Президент Франции с супругой ехал в обыкновенном небронированном DS, когда по ним открыли огонь из автоматов. Позже в кузове Citroën насчитали 14 пулевых отверстий и лишь по счастливой случайности никто не пострадал. У DS президента оказались пробиты два колеса, но даже в таком состоянии, автомобиль ушел от преследования.

Чудо, которое никогда не повторится

Революционный Citroën DS безусловно стал эпохальным событием в истории автомобиля. Эпохальным и при этом далеко неоднозначным. Ведь «богиня», если задуматься, соткана из противоречий. На одной чаше весов продвинутая инженерная конструкция, на годы опередившая свое время, а на другой – чудовищные проблемы с надежностью машин первых годов выпуска. Для многих Citroën DS стал предметом культового

поклонения, а в списке владельцев сотни всемирно известных персон, однако же за19 лет во Франции было выпущено лишь 1 355 755 экземпляров DS. Еще почти 125 тыс. общими усилиями собрали на предприятиях Бельгии, Великобритании, Австралии, Португалии, Мексики, Южной Африки и бывшей Югославии. За почти 20 лет, как не крути, не такой уж и великий тираж. Скажем, одноклассники Peugeot 403 и Peugeot 404 за тот же период на конвейере разошлись вдвое большим тиражом. При этом никто не считает эти модели Peugeot великими.

Но и это еще не все. Дело в том, что и выпуск DS не назовешь сверхприбыльным. Сверхсложную конструкцию модели едва окупал даже весьма солидный ценник. Наконец, не забудем, что в 1974-м, всего за год до окончания производства «богини», «Двойной шеврон» вновь был объявлен банкротом, а еще через два года Citroën перешел под контроль Peugeot. Наконец, удивляет и тот факт, что в отличии от довоенного Traction Avant, задавшего вектор развития автомобильной техники на годы, если не десятилетия вперед, уникальная конструкция DS отнюдь не стала предметом для копирования или подражания. Почему? Просто DS оказался чересчур сложным, а его шокирующий футуризм явился как и его главным достоянием, так и персональной трагедией. Создатели «богини» по нынешним временам выглядят наивными мечтателями, многие решения которых кажутся сколь смелыми и прогрессивными, столь необоснованно дорогими в производстве.

Обновленный DS образца 1967 года

Именно поэтому в сегодняшнем мире, когда за решениями

дизайнеров и инженеров стоят прежде всего расчеты финансового отдела автомобильных компаний, таких моделей, как DS, просто не может появиться по определению.

Завод на набережной де Жавель давно закрыт, на его месте теперь разбит живописный парк имени Андре Ситроена.

Но дух DS, тем не менее, жив и по сей день. В тысячах автомобилей, которые все еще на ходу. Клубы поклонников «богини» разбросаны по всему миру, а цена хороших экземпляров доходит до $20 000.

Но главное, чарующая аура «богини» явственно ощущается и в современных автомобилях Citroën, сохранивших дизайнерский нонконформизм и здоровую дозу технологического инакомыслия. Гидропневматическая подвеска по-прежнему доставляет радость владельцам моделей C5 и C6, а в эффективности дисковых тормозов или, скажем, удобстве гидроусилителя руля не нужно убеждать никого.

Так почему же «богиня»?

О том, что Citroën DS более известен просто как «богиня», знают если не все, то очень многие. Невероятный для своего времени дизайн и фантастические дорожные манеры автомобиля в середине 1950-х гг действительно казались божественным откровением. Ну а созвучие букв DS в

названии модели французскому произношению слова «deesee», то бишь «богиня», окончательно закрепило за большим Citroën пафосное прозвище. Это понятно. Другой вопрос, что на самом деле означают буквы и цифры в названии модели. С цифрами все просто. Ведь 19, как и последовавшие следом 23, это всего лишь намек на приблизительный объем двигателя – соответственно 1911 см^3 и 2347 см^3. Буквы DS также имеют прямое отношение к двигателю. Литера D означает стандартный «ситроеновский» 4-цилиндровый рядный мотор, который ставили еще на довоенный Traction Avant. Ну а S – от французского Speciale – указывает на модифицированную головку блока этого мотора. Вот так – четко, ясно и никакой романтики.

Баловень судьбы

Среди самых известных автомобильных магнатов Андре Ситроен, основатель фирмы имени самого себя, один из немногих кто автомобилями как таковыми никогда не бредил. Будущий миллионер родился в 1878 г. в семье очень состоятельных родителей, имевших собственный бриллиантовый бизнес. Неудивительно, что Андре получил блестящее образование, окончив престижный колледж Ecole Plytechnique. Но еще до выпуска из элитного вуза Ситроен умудрился обеспечить себя в финансовом плане на всю жизнь. Как-то наведавшись в Польшу повидать сестру, вышедшую замуж за удачливого местного банкира, Андре совершенно случайно забрел в небольшую мастерскую, занимавшуюся выпуском зубчатых шестерен с необычным «шевронным» рисунком передачи. Недолго думая, Ситроен приобрел патент на «шевронную передачу», впоследствии уже самостоятельно усовершенствовав технику нарезки зубчатых передач. А в 1904-м вместе с двумя друзьями по колледжу организует собственный цех, который позднее трансформируется в «Акционерное общество механизмов Ситроена». К 1913-му офисы продаж фирмы Ситроена будут находиться в Лондоне, Брюсселе и Москве, а список применения фирменных шевронных передач нескончаем от водокачек до рулей управления гигантских океанских лайнеров. Но это было только начало. Во время Первой мировой

войны Ситроен построил в Париже новый завод по производству боеприпасов. Внимательным образом изучив опыт массового промышленного производства своего кумира Генри Форда, Андре сделал французскому правительству предложение, от которого невозможно было отказаться. Ситроен пообещал, что в день один его завод на набережной де Жавель будет выпускать больше боеприпасов, чем все остальные предприятия города вместе взятые. И он сдержал слово. В день фирма Андре отгружала до 10 тыс. снарядов, а всего за годы войны на его заводах соберут более 23 млн смертоносных изделий! Сам же он стал крупнейшим фабрикантом Франции еще до того, как построил первый автомобиль.

Citroën DS: хронология

1938 – Пьер Жюль Буланже дает старт проекту создания нового большого Citroën.

1940 – в мае в цехах завода появляются новые хозяева из Берлина. Citroën переходит на производство грузовиков для нужд Вермахта.

1941 – работа на проектом VGD тайно продолжается даже под носом оккупантов.

1942 – Пьер Маже представляет принципиальную схему гидропневматической подвески для будущей «богини».

1946 – Citroën возвращается к выпуску гражданских автомобилей.

1946 – в декабре собран первый ездовой прототип будущего DS.

1949 – упрощенную гидропневматическую подвеску устанавливают на экспериментальный вариант Citroën Traction Avant.

1950 – в ноябре Пьер Жюль Буланже разбивается на экспериментальной версии Traction Avant.

1955 – 5 октября на салоне в Париже состоялась мировая премьера Cotroen DS.

1955 – в декабре начинается серийный выпуск автомобиля.

1956 – осенью дебютирует упрощенная версия «богини» – ID 19.

1959 – в сентябре гамму кузовов дополняет практичный универсал.

1967 – представлена рестайлинговая версия DS/ID.

1975 – окончание производства.

Citroën DS: личное дело

Годы выпуска: 1955–1975

Страны выпуска: Франция, Великобритания, Мексика, Португалия, Австралия

Общее количество произведенных автомобилей: 1 580 643

Создатели: Андре Лефевр, Пьер Жюль Буланже, Фламинио Бертони (дизайн), Пьер Маже (гидропневматическая подвеска)

Модели, созданные на той же платформе: SM

Вклад в историю: самый громкий дебют в истории автомобилестроения; машина, чья конструкция и дизайн на десятилетия опередили свое время и вызывают восхищение по сей день.

Технические характеристики

Citroën DS19 (1956)

Общие данные

Кузов (число мест/дверей) – седан 5/4

Колесная база, мм – 3125

Длина х ширина х высота, мм – 4800 х 1790 х 1520

Колея спереди/сзади, мм – 1500/1300

Снаряженная масса, кг – 1237

Скорость, км/ч – 139

Разгон 0-100 км/ч, с – 23,3

Расход топлива, л/100 км (средний) – 10,2

Запас топлива, л – 65

Двигатель

Расположение – спереди, продольно

Конструкция – 4-цилиндровый, рядный, бензиновый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 78 х 100

Рабочий объем, $см^3$ – 1911

Мощность, л.с. при об/мин – 75/4500

Крутящий момент, при об/мин, Нм – 137/3000

Шасси

Привод – на передние колеса

Коробка передач – 4-ступенчатая роботизированная

Передаточные числа: I; II; III; IV З.Х. – 3,6; 2,1; 1,2; 0,8; 6,6

Главная передача – 4,4

Подвеска – независимая, гидропневматическая

Рулевое управление – реечного типа с усилителем

Тормоза – спереди дисковые, сзади барабанные

Глава 7
Austin Mini – блистательный провал

Автомобиля столь сложной судьбы как у оригинального Mini, которому не так давно исполнилось 50 лет, сложно найти. Созданный в цейтноте, он превзошел все надежды своих создателей и при этом в силу сложившихся обстоятельств стал непосредственным виновником краха британской автомобильной индустрии.

Новое задание

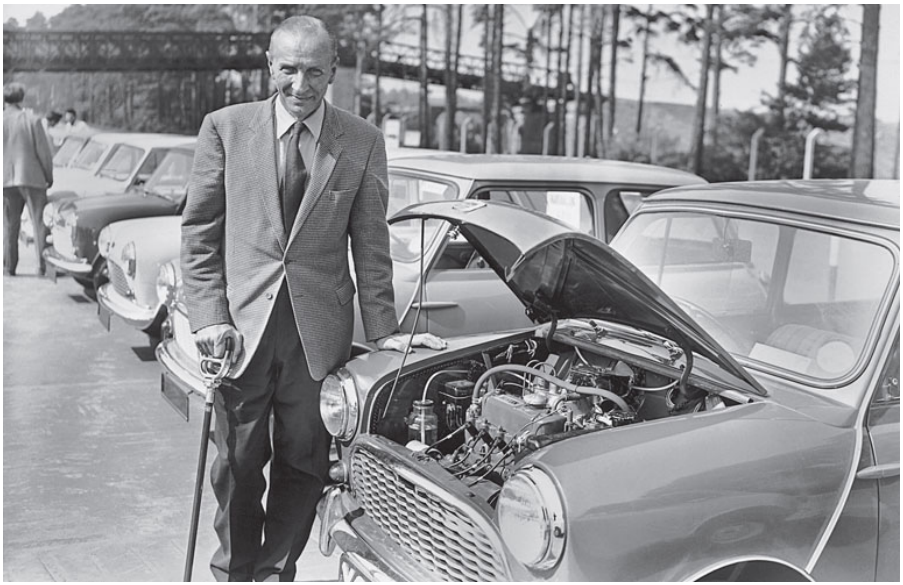
Леонард Перси Лорд был человеком властным и несдержанным. Это не слишком вязалось с его суховатой фигурой, сверкающей лысиной и оттопыренными ушами, тем не менее, собрания в кабинете директора BMC (British Motor Corporation) порой походили на бранную ругань подвыпивших грузчиков в портовой забегаловке.

– Это же, черт знает что такое! – мистер Лорд выпалил в воздух очередную партию отборных ругательств. – На улицах уже не протолкнуться от этих уродливых машиненок, которые штампуют немцы! Вы только посмотрите, «хенкели», «гласы»,

эти… как их там… «мессершмиты»! Тьфу… Мне кажется, или Вторую мировую действительно выиграла Германия, а не союзники?!

В самом деле, вторая половина 1950-х гг. – тяжелейшее для Соединенного Королевства время. Так называемый Суэцкий кризис стал оглушительной пощечиной для репутации страны и нелегким испытанием для налогоплательщиков. Недальновидное решение Великобритании и Франции ввести войска в Египет в ответ на национализацию Суэцкого канала Каиром обернулось политической и экономической катастрофой. ООН не поддержала военную инициативу, а Саудовская Аравия наложила эмбарго напоставку нефти во Францию и Соединенное Королевство. Эти события повлекли чудовищную девальвацию британской валюты, а следом и перебои с поставками топлива, посеявшие небывалую панику среди подданных Ее Величества. Британцы, которые только-только начали забывать ужасы войны, вдруг снова оказались перед перспективой введения талонов на бензин. Безработица росла, покупательная способность населения падала и даже всегдашний оптимизм, характерный для жителей туманного Альбиона, сходил на нет.

Разумеется, все это просто не могло не коснуться местной автопромышленности. Надо сказать, что Великобритания, которую война затронула в куда меньшей степени нежели континентальную Европу, тем не менее, явно отставала от Германии, Италии и Франции в автомобильной гонке вооружений. Если не принимать в расчет люксовые марки вроде Rolls-Royce, Aston Martin, Jaguar и десятков небольших фирм и фирмочек, специализировавшихся на производстве спорткаров, то ситуация выглядела неважно. По сути, ни одна компания на территории Соединенного Королевства не могла предложить покупателям автомобиль, который мог бы поспорить в популярности, доступности и очаровании с Beetle, Renault 4CV, Citroën 2 CV или FIAT 600. Короче говоря, доморощенного народного автомобиля у британцев не случилось.



Алек Иссигонис

На эти лавры отчасти мог претендовать Morris Minor, дебютировавший в 1948 г. Но автомобиль, созданный талантливым англичанином греческого происхождения Алеком Иссигонисом, стоял все-таки на полступеньки выше в классовой иерархии. В отличие от того же Beetle или Citroën 2CV, он предлагался и в 4-дверном кузове и стоил немного дороже. В целом же машина получилась удачной – экономичной, надежной и сравнительно недорогой. Ее проблема состояла лишь в наличии большого числа более доступных конкурентов. Неудивительно, что, когда грянул Суэцкий кризис, англичане, шотландцы и ирландцы в массовом порядке начали пересаживаться на импортные автомобили. Причем в те сложные месяцы самым ходовым товаром довольно неожиданно стали даже не французские «утята» и немецкие «жуки», а донельзя дешевые и экономичные «бабл-кары» (или, по-нашему, автомобили-пузыри). Конечно, с позиции сегодняшних сытых европейцев Isetta 250, Heinkel Cabin или Messerschmitt KR200 и автомобилями-то назвать неудобно. Унылые коробчонки на крошечных колесиках, по комфорту, дизайну и эргономике едва ли в чем-то превосходили инвалидную мотоколяску серпуховского завода, которую обессмертили герои «Операции „Ы”»… Но эти эрзац-автомобили стоили на треть дешевле того же Minor, а к тому же потребляли на сотню пробега на 1,5–2 л меньше бензина. И британцы выстраивались в очереди…

Теперь вам наверное проще понять бешенство главы BMC – ведь компании, которую возглавлял Леонард Перси Лорд, нечего

было предложить соотечественникам. Впрочем, при всей своей несдержанности он имел репутацию в высшей степени деятельного и решительного руководителя. Не став ждать у моря погоды, Перси решил бить врага его же оружием. Всего-то и делов – нужно лишь создать маленький, дешевый, необременительный в эксплуатации автомобиль. Конечно, сказать куда проще сделать, но у главы BMC имелся на примете нужный человек.

Долгая дорога в рыцари

Мистер Лорд держал на карандаше тогдашнего героя дня британского автопрома, создателя Morris Minor – Алека Иссигониса, полное имя которого звучит как Александр Арнольд Константин Иссигонис. И в его фамилии неспроста чудятся греческие мотивы. Один из самых одаренных автомобильных конструкторов планеты родился 18 ноября 1906 г. в греческом квартале турецкого города Смирна (ныне Измир). Причем на свет Алек появился уже британским подданым. Дело в том, что английский паспорт пожаловали еще его деду Демостенису Иссигонису за работы по прокладке железных дорог в британских колониях. Возможно именно благодаря этому обстоятельству Алеку и его родителям повезло выжить во время турецко-греческого конфликта1919—1922 гг. Буквально накануне штурма Смирны турецкими войсками, семью Иссигонисов, как и всех граждан Великобритании, эвакуировали на Мальту.

Morris Minor

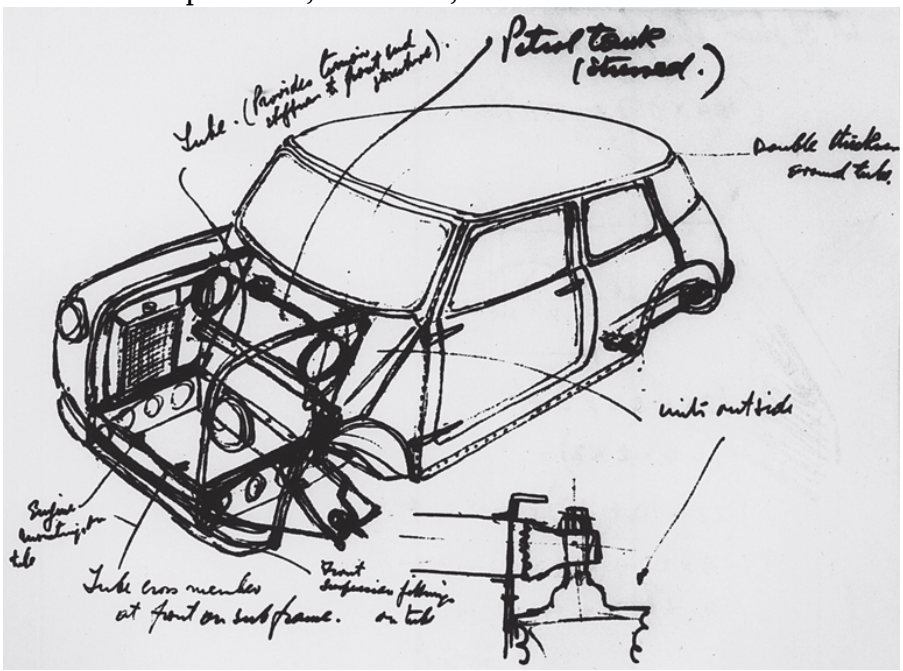
Уже через год, в 1923-м, Алек переезжает в Лондон, а вскоре

поступает в политехнический университет Баттерси. Учился он хорошо, хотя и умудрился попасть в студенческий фольклор, трижды подряд завалив экзамен по математике. По окончании высшего учебного заведения Исси, как всегда звали его друзья и близкие знакомые, уже не сомневается, что посвятит свою жизнь автомобилям и автопромышленности. После недолгой работы в компании Reduction Gears, специализировавшейся на выпуске трансмиссий, Иссигониса принимают на работу в автомобильную компанию Humber, а еще через 2 года он перебирается в Morris, где принимает участие в разработке независимой передней подвески для спортивных моделей. Уже после войны она появится на знаменитых MG A и MG B. В годы Второй мировой Алек работает в отделе разработки экспериментальных транспортных средств, где создает весьма интересные, хотя так и не дошедшие до серийного производства, модели. В их числе одноместная полноприводная бронемашина с независимой подвеской всех колес и легкий моторизованный тягач для десантных частей. Параллельно Иссигонис трудится и над конструкцией новой гражданской легковушки – проектом, который впоследствии превратится в серийный Morris Minor.

После шумного успеха этой модели, дебютировавшей на рынке в 1948-м, Иссигонис становится главным конструктором фирмы. Правда, через 4 года, когда Morris Motors объединилась с Austin Motors, превратившись в крупнейший на островах автоконцерн BMC, Алек, не найдя общий язык с руководством, покидает компанию. Получив приглашение от широко известной в узких кругах фирмы Alvis, Иссигонис создает для компании из Ковентри спортивный седан с V-образным 8-цилиндровым мотором и уникальной подвеской с упругими элементами из резины. Однако смелая конструкция модели отпугнула руководство Alvis и от планов выпуска Model TA-350 отказались. Вот тут-то глава BMC, воспользовавшись удобным моментом – Алек, понятное дело, был разочарован решением своих новых работодателей, – немедля переманил Иссигониса обратно. Леонард Лорд действовал энергично и решительно. Чтобы освободить ставку под Иссигониса, ему пришлось уволить тогдашнего главного инженера BMC Джеральда Палмера, которому указали на дверь якобы из-за плохо принятых рынком автомобилей Riley Pathfinder и Wolseley 6/90. Поначалу на старо-новом месте Иссигонис занялся разработкой новой заднеприводной платформы под кодовым названием XC 9001. Экспериментальный по сути проект – главным для Алека было изучение наиболее рационального использования внутреннего пространства автомобиля, а также доработка гидроэластичной

подвески, которую он пробовал применить на Alvis – в перспективе должен бы сменить на конвейере Minor. Параллельно велась работа над более компактной версией этой же модели с индексом XC9002 и где-то совсем на периферии сознания инженеров BMC маячило создание совсем маленькой модели XC 9003.

Но вспышка бензинового голода, вызванная Суэцким кризисом, по-новому расставила приоритеты. В свойственной директору прямолинейной манере («Алек, прекращайте заниматься ерундой! Для вас есть настоящая работа!») Леонард Лорд сформулировал служебное задание подчиненному. Не утруждая себя техническими подробностями, он просто распорядился, чтобы у нового компактного автомобиля BMC было 4 колеса, 4 цилиндра, 4 сиденья и 4-скоростная коробка передач. Более того, перспективная модель по цене и топливной экономичности должна соперничать с пресловутыми «бабл-карами», но при этом быть быстрее, комфортнее и удобнее, но конечно же даже отдаленно не напоминать их внешне. Наконец, в качестве силового агрегата следовало использовать лишь уже выпускавшиеся компанией моторы и коробки передач. Финансовые проблемы, извините, никто не отменял.



Озадаченный и одновременно заинтригованный вызовом Иссигонис на несколько дней заперся в своем домашнем кабинете. Вновь на прием к Лорду Алек явился с исписанными листками бумаги, на которых он в цифрах и набросках пункт за

пунктом описывал конструкцию будущей модели. Леонард тут же пробежался по записям и подняв глаза на подчиненного сказал: «Отлично. Сделайте мне такой автомобиль за два года!» Вот это уже был настоящий шок. Да, Алек получил полную свободу действий и 10 млн фунтов бюджетных денег, которые, к слову, и по тем временам являлись суммой сравнительно скромной. Но взамен руководство BMC требовало реализацию утопичной по сути задачи. В кратчайшие сроки Иссигонис должен был создать максимально дешевый 4-местный автомобиль длинной не более 3 м. С точки зрения маркетинга – это, конечно, сильный ход. Фокус в другом – как этого добиться? Но и отступать было неуда.

Основы основ

Под руководством Исси работала совсем небольшая команда инженеров и конструкторов. Это, прежде всего, правая рука Алека – Джек Дэниелс, знакомый еще с довоенной поры. Кроме того, из Alvis вслед за боссом пришли специалист по силовым агрегатам Крис Кингэм и эксперт по автомобильным кузовам Джон Шепард. Список будет неполным без упоминания «подвесочного гуру» Алекса Молтона. Молодой англичанин, авторству которого принадлежит гидроэластичная подвеска, хоть и не числился в штате BMC, но помогал Иссигонису еще в Alvis. Вот почему Алек, выбивая у руководства условия, настоял, чтобы Молтона привлекли и для работы над новым проектом. Кроме этой ударной пятерки в команду входил также завхоз Бэзил Мак-Кензи, два инженера-чертежника, шесть механиков и секретарша. Сложно поверить, но этой горстке людей удалось невозможное. Спустя 2 года и 1 месяц после того как Леонард Лорд осмотрел первые наброски, сделанные Иссигонисом, совершенно новый автомобиль встал на конвейер.

Сложные задачи всегда интереснее решать и, получив задание, Иссигонис и его команда с головой окунулись в работу. На дальнюю полку были отложены все другие проекты – об XC 9003 и XC 9002 уже и не вспоминали. А главное, по словам участников проекта, малореальные сроки, в которые требовалось осуществить проект стали настоящим вызовом их талантам и способностям. – Мы работали день и ночь, мы работали с невероятной быстротой, – вспоминал много позже Джон Шепард. – При этом никакого панического ужаса не успеть к сроку не было в помине, напротив, нас подбадривал какой-то нездоровый интерес, этакая спортивная злость!

Справедливости ради, в распоряжении группы Иссигониса

находились также все технические и людские ресурсы BMC. В Лонгбридже, где размещались и штаб-квартира, и сборочное предприятие, и конструкторское бюро, имелось все необходимое для разработки и создания новой модели: от собственного литейного цеха до прессовочных станков. Все новые детали для прототипов изготовлялись здесь же, причем поразительно быстро и качественно. По предоставленным разработчиками чертежам рабочие экспериментального цеха создавали необходимые детали в течение нескольких дней, хотя обычно на это уходили недели. Как воспоминал Джек Дэниэлс, передний бампер, к примеру, отштамповали прямо в его присутствии! Леонард Лорд умел мотивировать своих подчиненных и сразу расставил правильные акценты. Можно сказать, что остальные сотрудники BMC делали все возможное, чтобы проект XC 9003, к тому времени переименованный в ADO15 (Austin Drawing Office 15), состоялся. И казавшееся поначалу невыполнимым задание стало очень быстро обрастать реальными очертаниями.

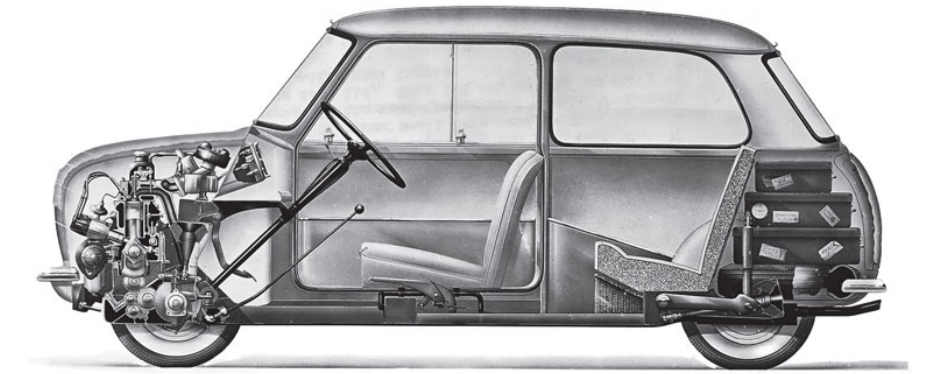
Ранний прототип Mini

Mini не появился на ровном месте, а его гениальная конструкция уж точно не приснилась Иссигонису во сне как таблица периодических элементов Менделееву. Этот автомобиль правильнее всего назвать сложным, но и при этом невероятно интересным пазлом, некоторые части которого сложились сразу, а другие пришлось подбирать мучительно долго. С чем не было никаких сомнений, так это с несущей конструкцией кузова – тяжелая и громоздкая рама даже не рассматривалась. Дополнительную жесткость конструкции обеспечили подрамники спереди и сзади, которые, впрочем, появились лишь на поздней стадии разработки.

Так же буквально с первого дня никто не сомневался, что машина будет переднеприводной. Классическая компоновка не подходила – карданный тоннель едва ли украсил и без того предельно скромных размеров салон. От заднемоторной же схемы, характерной для «жука», отказались из других соображений. Большинство английских автомобилей во все времена отличались отточенными дорожными повадками, даи самИсси знал толк во вкусной управляемости. Так что, во-первых, требовалось соответствовать традициям. Но еще важнее представлялись вопросы безопасности. По словам самого Алека, «машина, которая будет доступной даже студентам, должна отличаться безукоризненным поведением и быть послушной в руках самого неопытного водителя». Заднемоторный же автомобиль, особенно при столь скромных габаритах, на скользкой дороге превращался в опасную игрушку. Существовал и еще один довод в пользу передних ведущих. Дело в том, что Иссигониса можно считать большим поклонником Citroën 7CV – первого массового переднеприводного автомобиля в истории. Утверждают, что Алек искренне восхищался работой французских коллег, как минимум на десяток лет опередившей свое время. Более того, прогрессивную переднеприводную компоновку он предложил и на поздних стадиях создания Morris Minor! Был даже построен один ездовой прототип, но в серию все-таки пошел вариант с задними ведущими. Тем не менее именно тот самый переднеприводной Minor, существовавший в единственном экземпляре, сыграл ключевую роль в создании перспективного Mini. Работа могучей кучки Иссигониса над проектом началась с того, что экспериментальный Morris поставили под окнами офиса и Алек с коллегами частенько спускался к машине, что-то высчитывал, прикидывал, вымерял… Поначалу картина вырисовывалась невеселая. Остановившись на передних ведущих Исси и компания сразу же оказывались в расставленной самим себе ловушке. Дело в том, что все удачные машины, созданные по этой схеме, а это не только Citroën 7CV, но и, скажем, американский Cord 812, отличались продольным расположение двигателя, позади которого монтировалась еще и коробка передач. Безусловно, из-за отсутствия карданного тоннеля эти переднеприводные модели предоставляли пассажирам значительно больше пространства в салоне, но в плане внешних габаритов они едва ли многое выигрывали по сравнению с традиционными «классиками».

Тупик? Как. бы не так! Если 4-цилиндровый мотор не лезет под капот, то почему бы не ампутировать пару «лишних» цилиндров? И команда проекта ADO 15 начала эксперименты с 2-

цилиндровым мотором – по сути половинкой старой, доброй «остиновской» рядной «четверки» A-Series. В теории идея выглядела абсолютно здравой. При скромной массе автомобиля даже небольшой мощности – чуть меньше 20 л.с. – должно хватить для уверенного перемещения в пространстве. Опять же с точки зрения экономичности такой вариант выглядел симпатично. Но первые же тесты обнажили разность между теорией и практикой – силенок 2-цилиндровому доходяге откровенно не хватало, к тому же выигрыш в массе получался крайне незначительным. Городить огород из-за каких-то 14 кг? Ну уж нет!



Выбора не оставалось – Иссигонису пришлось возвращаться к стандартному 4-цилиндровому мотору A-Series, который ставили на старенький Austin A35. Вот только учитывая строгие требования к размерам салона и общей габаритной длине машины, продольно такой двигатель никак не помещался под капот. И тут вдруг Алека осенило – а почему, собственно говоря, только продольно?! Действительно, идея поперечного расположения мотора, казалось, решает все проблемы. К тому же тогда она была не так уж и нова. Еще в довоенное время подобным образом устанавливали моторы на автомобилях DKW. Но немцы, как, впрочем, и шведы из Saab, применившие схожую схему на модели 92, имели дело с 2-цилиндровыми двигателями. А вот известный дизайнер и инженер Данте Джакоза (между прочим, будущий автор небезызвестного FIAT-124), еще до Иссигониса пытавшийся провернуть тот же «поперечный» фокус с 4 цилиндрами, потерпел неудачу – итальянец не нашел в подкапотном пространстве место для коробки передач.

И тогда Алек принял смелое, но похоже единственное верное решение. Коробку передач и дифференциал англичанин объединил в картере двигателя. В итоге получился компактный силовой агрегат, который к тому же устанавливался на автомобиль единой деталью. Правда, для двигателя, коробки передач и главной пары необходимы разные по химсоставу масла. И о том, как трансмиссия проявит себя в общей масляной ванне с мотором, оставалось только гадать. Никто и не делал никаких расчетов – просто собранный силовой агрегат поставили на стенд, завели и… разошлись по домам. По счастью, эксперимент

увенчался успехом – ни двигатель, ни коробка не перегревались. Правда, впоследствии выяснилось, что при такой схеме не выдерживают синхронизаторы и капризный нрав коробки передач станет отличительной особенностью серийного Mini. Но это будет потом. Пока же мотор развернули на 180° – так удалось избавиться от обмерзания карбюратора и облегчить процесс переключения передач. Как только разрешилась проблема с силовым агрегатом, пазл стал собираться все быстрее и быстрее.

Без потери темпа

Конечно, сложностей еще хватало. Скажем, с большим трудом подбирали передние полуоси. Узел действительно сложный: ведь передние колеса были не только поворотными, но и ведущими, и для сохранения смазки нежные шарниры оснастили резиновыми уплотнителями, разработанными Алексом Молтоном. Впрочем, главным вкладом последнего в общее дело должна была стать подвеска, и не простая, а гидроэластичная. Разработанная самим Молтоном схема компактней, эффективней и немногим сложней традиционной пружинной или торсионной подвески. Роль упругих элементов вместо пружин выполняют резиновые конусы, а за амортизаторы трудятся соединенные общим контуром стойки передних и задних колес, наполненные рабочей жидкостью – смесью воды и спирта. Благодаря постоянному давлению в системе, а также перепускным клапанам, гидроэластика эффективно гасит колебания кузова на неровностях и не допускает раскачки на скоростной прямой. Весьма прогрессивная, что и говорить, конструкция. Правда, изначально продвинутая подвеска, если помните, создавалась с прицелом на более крупный автомобиль – XC 9001, перспективного сменщика Morris Minor. Так что несмотря на все старания «упаковать» гидроэластику в субтильные габариты, микрокара не получалось. В итоге Иссигонис и Молтон остановились на компромиссном решении – традиционные винтовые пружины в подвеске действительно заменили резиновыми конусами, но вместо передовой гидравлической схемы применили обычные амортизаторы.

Непросто обстояло дело и с колесами. Иссигонис решил, что размер дисков должен быть минимальным. Во-первых, маленькие диски дешевле – не последнее дело при создании бюджетного автомобиля, кроме того, компактные колесные арки не отнимают драгоценное пространство салона. Восьмидюймовые колеса оказались слишком маленьким, а 11-дюймовые, напротив,

крупноватыми, остановились на размере в 10 дюймов. И тут же выяснилось, что британская промышленность не выпускает шин необходимой размерности – пришлось срочно размещать спецзаказ на заводе Dunlop.

Зато с кузовом особых проблем не возникло. Его форма продиктована исключительно компоновочными соображениями – чем больше прямых углов, тем лучше. Вот почему у проекта ADO 15 почти вертикальные задние стойки крыши, минимальный наклон лобового стекла. Если бы не горбинка капота, то будущий Mini вполне можно на современный манер назвать однообъемником. Любопытно, что авторство дизайна приписывают самому Иссигонису – хотя он и не был дизайнером. Тем не менее даже Джон Шеппард признавался, что лишь наводил лоск на облик, созданный боссом. И надо сказать, что Алек не утруждал себя эстетскими изысками. За основу он взял готовый к тому времени прототип большого XC 9001 и пропорционально уменьшил его в размерах. На первом прототипе, выкрашенном в кричаще оранжевый цвет, установили решетку радиатора от старого Austin A35, но уже на втором экземпляре появилась более современная пасть псевдорадиаторной решетки и характерные глаза-бусинки.

Сегодня внешность Mini принято идеализировать и называть классической, тем любопытнее тот факт, что сами создатели не считали свое детище писанным красавцем. Когда управляющий директор BMC Джордж Харриман впервые увидел серийный прототип, он с сомнением покачал головой: «Как мы будем продавать это?» С другой стороны, Серджио Пининфарина, уже тогда один из авторитетнейших в мире автомобильного дизайна деятелей, которому автомобиль показали незадолго до дебюта, остался впечатлен: «Уникальная вещь. Оставьте ее такой, какая она есть, и ничего не меняйте!»

В любом случае что-то менять было поздно. Группа Иссигониса работала фантастически быстро, ведь именно этого и требовал Леонард Лорд. Разработка проекта началась в марте 1957-го, а уже в начале апреля, как значится в записной книжке Иссигониса, «кузов подготовили к окраске». В том же месяце рабочие экспериментального цеха собрали подвеску и элементы рулевого управления, а к началу мая и передние полуоси. По сути первый ходовой прототип построили за четыре с половиной месяца и уже 19 июля Леонард Лорд опробовал машину в деле.

После пятиминутного заезда глава BMC решительным шагом подошел к Иссигонису: «Алек, это то что нужно! Я хочу, чтобы автомобиль встал на конвейер через 12 месяцев!» Впрочем, 12 месяцев это было слишком даже для работавшей на износ

команды Иссигониса. К тому же, путь от утвержденного прототипа до конвейерной ленты не был усеян розами. Исси крайне болезненно воспринимал любые изменения и модификации в конструкции, которые предлагали инженеры, готовившие машину к серийному производству. В его несколько высокомерном упорстве имелась и доля уязвленного конструкторского самолюбия, но больше всего Алек беспокоился о конечных сроках, а главное, о цене автомобиля – чембольше потребуется доработок, прежде чем машина встанет на конвейер, тем выше будет ее себестоимость.

Впрочем, в любом случае не обошлось без решений, принятых чуть ли не в последний момент. Это касается и уже упомянутых подрамников, появившихся на прототипе уже после того, как машину одобрил Леонард Лорд и об установке под капотом менее мощного 850-кубового агрегата мощностью 34 л.с. Решение, продиктованное двумя причинами. Во-первых, испытателям показалось, что автомобиль с 1-литровым мотором слишком быстр. «Учитывая тот факт, что многие женщины будут учиться водить на нашей машине, мы решили немного попридержать коней», – вспоминал Джек Дэниелс. Кроме того, менее мощный мотор обеспечивал лучшую экономичность, что при скромном топливном баке объемом 25 л имело немаловажное значение.

3 апреля на заводе в Лонгбридже собрали два пилотных экземпляра, а еще через месяц началось мелкосерийное производство. Спустя некоторое время к выпуску новинки подключился и второй завод BMC, расположенный в Коули. 18 августа машину представили прессе, а 26 числа, наконец, отпраздновали официальную мировую премьеру.

Имя Mini к созданному Иссигонисом карапузу прилипло далеко не сразу. Поначалу машинки сходили с конвейера как Austin 7 и Morris Mini-Minor. Оцените, тонкий английский юмор! Ведь Mini-Minor по-русски звучит примерно как «маленький

малыш». Со временем, уменьшительно ласкательная версия прижилась и все без исключения версию модели стали называть Mini, а позже броское слово превратилось в зарегистрированную торговую марку.

Весьма удачным оказалось и время, выбранное для премьеры. Mini на несколько дней опередил компактный Ford Anglia, и разумеется все сливки интереса со стороны прессы достались детищу Иссигониса. Причем автомобильные журналисты были в полном восторге от машины. Достаточно сказать, что авторитетный Autocar назвал машину «новым стандартом по комфорту и дорожным повадкам среди всех сверхкомпактных автомобилей».

Наверное еще важнее, что Mini действительно получился очень практичным. Несмотря на скромные габариты, в машине, как и требовало техзадание, размещались четверо взрослых, которым правда приходилось мириться с вертикальной посадкой. Немало команда Алека потрудилась и над грузовыми возможностями. Пусть сам багажник оказался весьма скромным по объему, зато откидывающаяся створка представляла собой удобную подставку для поклажи. Кроме того, в полу под диваном предусмотрели специальные багажные ниши, куда можно поставить коробки или корзины для пикника, не мешавшие при этом ногам сидящих пассажиров.

С другой стороны, если отвлечься от гениальности компоновки, машина выглядела оглушительно бедно. Стекла дверей не опускались, а сдвигались в сторону. Единственной роскошью салона можно признать тканевые карманы передних дверей, куда помещалась стандартная бутылка джина Gordon's (говорят, что именно на такой «грузоподъемности» настоял сам Иссигонис). Наружные сварные швы кузова и накладные дверные петли молчаливо свидетельствовали о максимально упрощенной технологии производства. Наконец, щиток приборов (не панель, а именно щиток!) расположили строго по центру торпедо, чтобы максимально удешевить переделку автомобиля под рынки с «левым» рулем. Зато автомобиль, как и заказывали, получился действительно дешевым. Прайс-лист стартовал ниже 600 фунтов. А при всей дешевизне и простоте конструкции, в Mini было то, чем не могли похвастать так раздражавшие Леонарда Лорда «бабл-кары» – 4-местный салон и забавная внешность без следов генетического уродства. Да что там Messerchmitt и Heinkel – гораздо важнее, что Mini стоил дешевле чем тот же Ford Anglia. Казалось, такому талантливому автомобилю на роду написано стать хитом, но поначалу покупатели не спешили разделять восторгов прессы.

На низкую цену и забавную внешность Mini сразу же клюнули студенты и модники, но представители рабочего класса, которых маркетологи BMC видели главными покупателями машины, отнеслись к новинке крайне прохладно. Ведь несмотря на известную практичность и доступную цену, Mini выглядел ну очень непривычно для рынка конца 1950-х гг. Гораздо более консервативный и по конструкции и по дизайну седан Ford Anglia казался солиднее и серьезней. Но все-таки наверное главной причиной скромных продаж следует назвать сырую конструкцию машины. В прямом и в переносном смысле.

С подмоченной репутацией

Революционная компоновка и фантастически короткие сроки разработки не замедлили сказаться на качестве Mini. Автомобили из первых партий были просто аховыми! Список дефектов ранних моделей тянулся на милю – заедал привод ручного тормоза, шины на ведущих колесах изнашивались неравномерно и слишком быстро, преждевременно выходили из строя синхронизаторы коробки передач, а водяные брызги частенько заливали систему зажигания, в результате чего двигатель глох прямо во время движения. Но самой неприятной проблемой стало то, что вода проникала в салон, причем в изрядных количествах. Острые на язык британцы сразу посоветовали BMC комплектовать каждый проданный автомобиль парой резиновых сапог, но

Иссигонису и его команде было не до смеха. Серьезные ошибки при проектировании днища привели к тому, что вода через пороги попадала в салон, образовывая настоящие лужи! Позднее этот просчет сам Иссигонис попытается оправдать тем, что лето 1958-го, когда шли испытания машины, выдалось на редкость жарким и сухим, а стало быть и нареканий со стороны тест-пилотов не поступало. Погода тем летом действительно была нетипичной для Британии, но истина в том, что жалобы на протекающие пороги тем не менее содержались в отчетах фирменных испытателей BMC, гонявших предсерийные прототипы Mini по всей Европе. А вот почему на тревожные звоночки никто вовремя не обратил внимание, остается загадкой. Скорее всего не обошлось здесь без властного и нетерпимого Иссигониса, который, как мы уже сказали, терпеть не мог, когда кто-то сует нос в его дела. Скупой, как известно, всегда платит дважды. Исси так переживал, что изменения в конструкции Mini на стадии пре-продакшн приведут к увеличению себестоимости, что накликал другую беду. Уже после начала серийного производства потребовалась срочная и весьма дорогостоящая переделка днища. В конце концов проблему решили, но сколько на это ушло времени, денег и нервов!

Любой современный автомобиль, который вывели на рынок с таким списком дефектов и недоделок, обязательно стал бы коммерческой катастрофой. Но на рубеже 1960-х гг. прошлого века покупатели были куда менее избалованными, чем в наши дни. И стоило инженерам BMC подлечить врожденные болячки, и продажи начали стремительно набирать ход. Если в 1960-м, первом полном году выпуска на заводах BMC собрали чуть меньше 117 тыс. близняшек марок Morris и Austin, то уже в 1962-м тираж перевалил за 200 тыс.! Чем больше Mini бегало по дорогам, тем быстрее менялось отношение к машине даже со стороны вчерашних скептиков. Уродцем, как в начале карьеры, Mini уже никто не называл. Его спартанское оснащение компенсировала низкая цена и не в последнюю очередь замечательные дорожные повадки.

Оказалось, что Mini на удивление великолепно управляется. Расположенные по углам кузова колеса, жесткая короткоходная подвеска, передний привод и весьма удачная развесовка сделали автомобильчик настоящей находкой для любителей посвистеть резиной в поворотах. Конечно, 800-кубовый мотор Austin, развивавший жалкие 34 л.с., даже при ничтожной массе машины порядка 600 кг не способствовал умопомрачительной динамике. До сотни Mini не столько разгонялся, сколько добирался аж за… 23 сек. Но набрав-таки скорость, о тормозах можно было забыть.

В крутых поворотах Mini демонстрировал явную избыточную поворачиваемость, которая, впрочем, легко контролировалась рулем и газом. И это явно льстило самолюбию даже не самых опытных водителей. К врожденным ездовым талантам мальчика-с-пальчика оставалось лишь добавить мотор помощнее. И за витавшую в воздухе идею первым ухватился Джон Купер.

Mini Clubman (1969)

Весьма успешный конструктор гоночных автомобилей

Формулы-1 и Формулы-2, помимо прочего, Купер являлся еще и личным другом Иссигониса. Недолго думая, Джон обратился к приятелю с деловым предложением о создании оспортивленного варианта Mini. Но Исси неожиданно отказался, заявив, что видит свой автомобиль лишь как доступное всем и каждому средство передвижения. Но Купер не сдавался. Через голову друга он пошел напрямую к руководству BMC и договорился-таки о выпуске пилотной серии в 1000 автомобилей. За свой инженерный мастер-класс, а также использование собственной фамилии в названии машины – а в 1960-е гг. имя Купер звучало не менее пафосно, чем, скажем, сегодня МакЛарен, – Джон получал 2 фунта с каждого проданного экземпляра.

Mini Cooper оснастили 997-кубовым мотором со сдвоенным карбюратором Solex, развивавшим 55 л.с. Соответственно увеличившейся мощности подобрали подходящие передаточные числа в коробке передач, а фирма Lockheed разработала для малыша-спортсмена крошечные дисковые тормоза диаметром 7 дюймов. Mini Cooper разгонялся до сотни уже за 15 сек, а максимальная скорость приблизилась к 150 км/ч.

Успех превзошел все ожидания. Машины сметали с дилерских торговых площадок как горячие пирожки. Воодушевленный успехом Джон Купер создал и еще более мощную версию Cooper S, оснащенную уже 75-сильным мотором. Динамика этого дьяволенка и по нынешним временам неплоха – сотню на спидометре «S» разменивала всего за 11 сек. Так что Mini Cooper S с изрядной долей приближения можно назвать первооткрывателем столь популярного в наши дни класса заряженных супермини. Кстати, зажигали Mini не только в гонках «вокруг кафе». Четырежды заводская команда BMC выходила на старт Монте-Карло – самого известного ралли мира и трижды праздновала успех в абсолютном зачете. В максимальной скорости британские малыши, конечно, не могли соперничать с куда более мощными соперниками, среди которых значились Ford Mustang, Porsche 911 и Citrcrä DS, но по части ловкости в поворотах на скользкой трассе им не было равных.

Cooper и Cooper S стали, пожалуй, самыми известными, но далеко не единственными вариациями на тему Mini. В 1960 г. гамму кузовов дополнили пикапом и универсалом, позже появился кабриолет, грузовой фургончик, пикап и даже пляжный багги Mini-Moke – «маленький ослик». Под брендами Wolseley и Riley, также входившими в состав BMC, выпускались пафосные версии с хромированной решеткой радиатора а-ля Rolls-Royce и удлиненными задними крыльями, придавшими машинке сходство с классическим седаном. Удивительный и обворожительный автомобиль, рассчитанный на самых непритязательных покупателей, со временем стал весьма популярным даже среди знаменитостей. Разумеется, не в качестве первой машины в семье. Тем не менее среди гордых владельцев Mini встречаются имена Джона Леннона, Питера О'Тула, Ринго Стара. Это уже было по-настоящему круто. Нищий окончательно превратился во всеобще любимого принца.

Блистательный провал

Самое удивительное, что, несмотря на всеобщую популярность, самим создателям Mini не принес выгоды и сказочных богатств. Некоторые автомобильные историки склонны даже считать автомобиль Иссигониса одним из основных причин стремительного заката BMC. Ведь несмотря на хитовые продажи, машина приносила компании минимальную прибыль, а в первые несколько лет производство и вовсе было убыточным.

Как такое могло произойти? На то есть целый ряд причин. И среди главных следует упомянуть саму конструкцию машины. Революционный Mini оказался довольно трудоемким в сборке. И если в конце 1950-х гг., когда уровень зарплаты рабочих в Великобритании был довольно низким, это не имело большого значения, то всего через 5–6 лет то же самое обстоятельство уже серьезно отражалось наприбыльности. Оказалось, что и многие революционные и знаковые для Mini узлы, детали и механизмы обходились неоправданно дорого в производстве. Прежде всего это касается подвески на упругих элементах, разработанной Молтоном, хотя без нее Mini возможно вообще бы не появился на свет. Удивительно, но специально созданные фирмой Dunlop шины для 10-дюймовых колес, выбранные Алеком, прежде всего из соображений экономии, оказались… дороже, чем покрышки для стандартных 13-дюймовых дисков – последние выпускались куда большими тиражами и поэтому стоили дешевле. Даже наружные петли дверей – опять же задуманные не из эстетических, а из экономических выкладок – в производстве оказались более дорогими, чем скрытые петли… Конечно, на эту же чашу весов стоит положить и низкую эффективность труда на заводах BMC, невысокое качество сборки, оборачивающееся дорогостоящими гарантийными выплатами, но все-таки самой главной проблемой машины стала абсурдная ценовая политика.

Случилось так, что руководство BMC сильно сомневалось в перспективах слишком уж оригинального Mini и чтобы любым

способом заманить покупателей в шоу-румы, установили минимально возможный ценник. Достаточно сказать, что в дебюте Mini стоил на 13 фунтов дешевле, чем его предшественник Austin A35 – автомобиль куда более примитивный и дешевый в производстве. Любопытно, что вскоре после дебюта Mini конкуренты из Ford приобрели несколько экземпляров автомобиля и разобрали их до винтика, чтобы оценить примерную себестоимость машины. По оценкам технологов «Голубого овала», при текущей цене BMC теряла 30 фунтов с каждого проданного экземпляра! По другим данным, максимум прибыли, который приносил каждый Mini, не превышал 5 фунтов – в то же время Ford на каждой проданной Anglia, не оставившей яркого следа в автомобильной истории, зарабатывал в десять раз больше! Возможно, в первую пару лет, когда Mini страдал от целого букета детских болезней, а покупатели еще не привыкли к необычной внешности модели, демпинг и был оправдан. Но руководство BMC отказывалось пересмотреть прайс-лист и когда популярность малыша стала набирать обороты. Ситуация в итоге сложилась поистине парадоксальная. Чем больше машин отгружали покупателям, тем сильнее компанию затягивало в пучину кризиса. Ведь производство Mini приносило, в лучшем случае, несущественную прибыль, но хуже того, популярная модель оттягивала на себя продажи других автомобилей BMC в теории значительно более выгодных с точки зрения доходности…

Неудивительно, что недальновидные решения руководства BMC стали причиной нового кризиса. К середине 1960-х гг. некогда прибыльная компания скатилась к многомиллионным убыткам, которые в конечном итоге привели к очередному объединению. Тонущий гигант связался с другой дышащей на ладан корпорацией British Leyland, но лучше от этого никому так и не стало. Скорее, наоборот. Новое руководство компании не стало мириться с упрямым характером Алека Иссигониса, занимавшего к тому моменту пост технического директора. И после того как его проект по созданию сменщика Mini без лишних объяснений закрыли, Исси решил, что с него довольно, и написал заявление по собственному желанию.

Так, Mini до самого конца своей конвейерной жизни в 2000-м

так и дотянул с минимальными косметическими изменениями. Менялись моторы, список опций прирастал кондиционерами, литыми дисками и даже подушкой безопасности, но, несмотря на уйму новых аксессуаров, в душе Mini так и оставался проектом из 1950-х гг…

Навсегда сохранится в наших сердцах…

Теперь, когда память о BMC живет по большей части лишь в архивных публикациях, об оригинальном Mini особенно приятно вспоминать. Удивительный мальчик-с-пальчик из Лонгбриджа во многом определил лицо современных автомобилей, если не в вопросе дизайна, то в плане инженерных и компоновочных решений. Ведь детище Алека Иссигониса стало музой сотен конструкторов по всему миру. Популяризировав схему с передним приводом и поперечным расположением 4-цилиндрового мотора, Mini предвосхитил машины, на которых сегодня ездим мы с вами. Посмотрите, подобная компоновка сегодня используется в подавляющем большинстве автомобилей класса B и C, начиная с Audi и заканчивая Volkswagen. И это уже не говоря о вкладе заряженного Mini Cooper в пропаганду горячих хэтчей, сегодня превратившихся в целое направление автомобилестроения. Так что называя оригинальный Mini провалом – ведь его роль в судьбе BMC мы не будем отрицать, – невозможно не добавить эпитет «блестящий». В конце концов в наследство этот чудесный автомобиль оставил не только добрую память и потускневшие от времени фотографии.

Ослик, которого не взяли в армию

Один из самых оригинальных и необычных вариантов Mini – багги Moke – создавался практически в одно время с оригиналом. Еще в конце 1950-х гг. военное ведомство Великобритании разместило заказ на создание легкового, 4-местного, пригодного для воздушной транспортировки и десантирования автомобиля, способного передвигаться по пересеченной местности, и главное максимально дешевого автомобиля. Его стоимость должна была составлять примерно десятую часть полноприводного Land Rover. В кратчайшие сроки на укороченной базе Mini такой автомобиль был создан. «Ослик», как в переводе с английского звучит его имя, как и требовали военные, оказался максимально дешевым, спокойно перевозил 4 солдат с полным боезапасом и легко помещался в грузовой трюм военного транспортника Blackburn Beverly. Проходимость модели ограничивал низкий дорожный просвет и отсутствие полного привода, зато легкая конструкция позволяла четырем солдатам с легкостью переносить машину через тяжелые участки.

Кроме того, военным пришлась по вкусу высокая маневренность и неприхотливость машины. Но, рассмотрев все за и против, военное ведомство в конце концов высказалось против принятия «ослика» на вооружение. Впрочем, Moke все равно пошел в люди. Производство серийной гражданской версии началось во второй половине 1964 г. Миловидный багги быстро завоевал популярность в качестве автомобиля для активного отдыха – он стал привычным зрелищем на пляжах и на полях для игры в гольф. Полюбился он и фермерам, почтальонам и путешественникам. Выпуск этой модели со временем освоили в Португалии, Австралии и Италии. Всего же за 29 лет выпуска – производство модели закончилось лишь в августе 1992 г. – собрали чуть менее 50 тысяч «осликов».

Новый, дорогой, прибыльный

Если оригинальный Mini теперь редкий гость на дорогах общего пользования, то его наследник-однофамилец больше известный как новый Mini напротив – зрелище привычное на улицах всего мира. Не

стоит, наверное, долго распространяться о судьбе этого автомобиля, тем более что история эта довольно известная. Началось все в 1994-м, когда немецкая компания BMW стала владельцем Rover Group. Вскоре английской марке срочно потребовалась замена устаревшей модели Metro. Учитывая теплые чувства, которые по-прежнему вызывало у покупателей одно название, Mini было принято возродить легендарный бренд. Правда, не все помнят, что изначально предложенный английскими дизайнерами прототип Spiritual, что в переводе с английского можно интерпретировать как «духовный наследник», был значительно более смелым и необычным в техническом плане, чем пошедшая в серию модель. Ведь 3– и 5-дверные версии Spiritual, дебютировавшие на автосалоне в Женеве, удивляли задним расположением двигателя и передним приводом, однообъемной компоновкой кузова, позволявшей максимально использовать пространство салона и гидрогазовой подвеской, построенной по мотивам «гидроэластики» Алекса Молтона. Однако революционная конструкция Spiritual сыграла против прототипа. Его разработка обошлась бы слишком дорого и заняла бы слишком много времени, так что BMW выбрала другой, гораздо более приземленный с точки зрения технологий проект, который мы сегодня знаем как новый Mini. Зато маркетологам BMW с блеском удалось то, чего так боялись руководители BMC в 1960-х гг. – они сумели сделать маленький автомобиль прибыльным. И сегодня, когда год от года гамма моделей нового Mini пополняется все новыми вариантами: от внедорожника до купе, остается только сожалеть, что подобной смелости и дальновидности не доставало боссам BMC.

Mini: хронология

1956 – осенью генеральный директор BMC дает задание Алеку Иссигонису построить новый компактный автомобиль.

1957 – в январе команда Иссигониса начинает работу по утвержденному проекту.

1957 – 27 марта готов первый вариант кузова.

1957 – 19 июля Перси Лорд совершает первую

поездку на прототипе будущего Mini и утверждает машину в производство.

1959 – 3 апреля на заводе в Лонгбридже собраны два первых экземпляра серийной модели.

1959 – 26 августа Austin 7 и Morris Mini-Minor официально представлены публике.

1960 – в январе дебютирует Mini-фургон.

1960 – в сентябре начинаются продажи универсалов на удлиненном шасси Austin Seven Countryman и Morris Mini Minor Traveller.

1960 – в октябре Mini получает новое днище, решившее проблемы с подтеканием воды в салон.

1961 – в апреле представлен вариант с кузовом пикап.

1961 – в сентябре дебютирует оспортивленный Mini Cooper.

Austin Mini: личное дело

Годы выпуска: 1959–2000

Страны выпуска: Великобритания, Австралия, Португалия, Новая Зеландия, Испания, Бельгия, Чили, ЮАР

Общее количество произведенных автомобилей: 5 387 862

Создатели: Алекс Иссигонис, Джек Дэниелс, Алекс Молтон, Джон Шеппард, Крис Кингем

Варианты кузовов: седан, универсал, фургон, кабриолет, пикап, багги

Модели, созданные на той же платформе: Riley Elf, Wolseley Hornet

Вклад в историю: большинство современных массовых автомобилей построены по схеме Mini с передними ведущими колесами и поперечным расположением двигателя

Технические характеристики

Общие данные

Кузов (число мест/дверей) – седан 4/2

Колесная база, мм – 2040

Длина х ширина х высота, мм – 3050 х 1400 х 1350

Снаряженная масса, кг – 617
Скорость, км/ч – 116
Разгон 0–100 км/ч, с – 27,1
Расход топлива, л/100 км (средний) – 5,47
Запас топлива, л – 25

Двигатель
Расположение – спереди, поперечно
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 62,9 х 68,3
Рабочий объем, $см^3$ – 848
Мощность, л.с. при об/мин – 34/5500
Крутящий момент, при об/мин, Нм – 59,6/2900

Шасси
Привод – на передние колеса
Подвеска – независимая, упругие резиновые конусы, телескопические амортизаторы; спереди – многорычажная, сзади – маятникового типа
Рулевое управление – реечного типа
Тормоза – барабанные

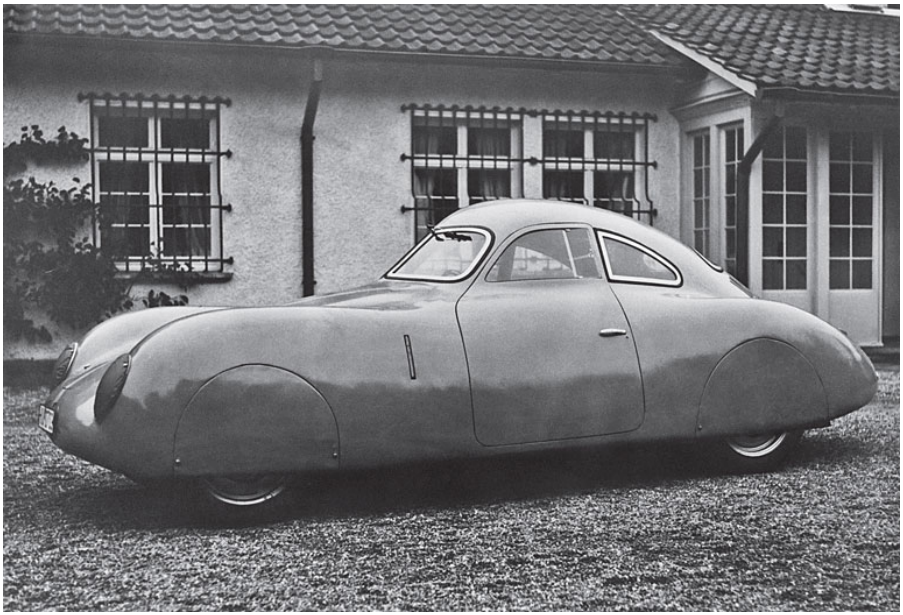
Глава 8
Porsche 911 – невозможный спорткар

Век автомобиля недолог. В условиях жесточайшей конкуренции модели-дебютанты, еще вчера нежившиеся в лучах софитов на подиумах всемирных выставок, через 5, максимум 7 лет уступят место на конвейере другим машинам: еще более совершенным, быстрым, безопасным, экологически чистым. Впрочем, так, конечно, было не всегда. В прежние годы жизненный цикл автомобилей насчитывал и 10, и даже 20 лет. Вспомним, Ford T, Citroën DS, Austin Mini, с которыми вы можете встретиться на страницах этой книги. Знает история и настоящих долгожителей вроде Volkswagen Beetle – этот уникум с минимальными изменениями выпускался почти на протяжении полувека! Но и это в общем-то не рекорд. Существует автомобиль, которому нет равных в вопросах долголетия. И его имя, безусловно, знает каждый, кто хотя бы немного интересуется автомобилями, – Porsche 911. В это сложно поверить, но при жизни ставшая легендарной «девятьсот одиннадцатая» выпускается аж с1964 г. и до сих пор является основой модельного ряда престижного немецкого бренда. Скажу больше, сегодня мало кто сомневается, что 911-я так же вечна, как и сама фирма Porsche. Пока компания из Цуффенхаузена производит

автомобили, в ее каталогах обязательно будет присутствовать эта поистине уникальная модель. Грандиозный успех 911-й тем более удивителен еще вот по какой причине. Дело в том, что Neunelfer, как называют эту модель сами немцы, стал самым известным спорткаромпланеты, будучи построенным вопреки канонам автомобилестроения.

Когда всем было не до спорта…

Официально биография Porsche 911 ведет отчет с Франкфуртского автосалона 1963 г, где публике впервые была представлена новая модель. Спустя несколько месяцев – в феврале 1964-го, если быть точным – начался и серийный выпуск автомобиля. Однако своими корнями история создания лучшего спорткара всех времен и народов уходит в предвоенные годы, когда конструкторское бюро профессора Фердинанда Порше работало над созданием самого первого Volkswagen. В то время как предсерийные прототипы VW30 уже вовсю наматывали тестовые километры, а итальянские рабочие возводили цеха нового суперзавода в Вольфсбурге, тогда еще известного как КдФ-штадт, Порше задумался над проектом гоночного автомобиля на базе KdF-Wagen. Поначалу Автопромышленная Ассоциация Третьего рейха RDA, курировавшая процесс создания народного автомобиля, отнеслась к идее довольно скептически. Но когда профессор Порше в цветах и красках расписал, что для популяризации будущего Volkswagen примет участие и вполне возможна победа в международном пробеге Берлин – Рим, запланированном на 1940 г., проект получил одобрение. В крайне сжатые сроки Порше создал удивительный прототип. С алюминиевым кузовом, независимой подвеской и расположенным перед задней осью V-образным 10-цилиндровым двигателем рабочим объемом 1,5 л! Но проект Type 114 оказался чересчур амбициозным и дорогим. 10-цилиндровый спорткар так и остался на бумаге, а три собранных вручную алюминиевых кузова установили на слегка модифицированное шасси Volkswagen Beetle с расположенным в заднем свесе форсированным 50сильным мотором – вдвое более мощным, чем на стандартной модели.



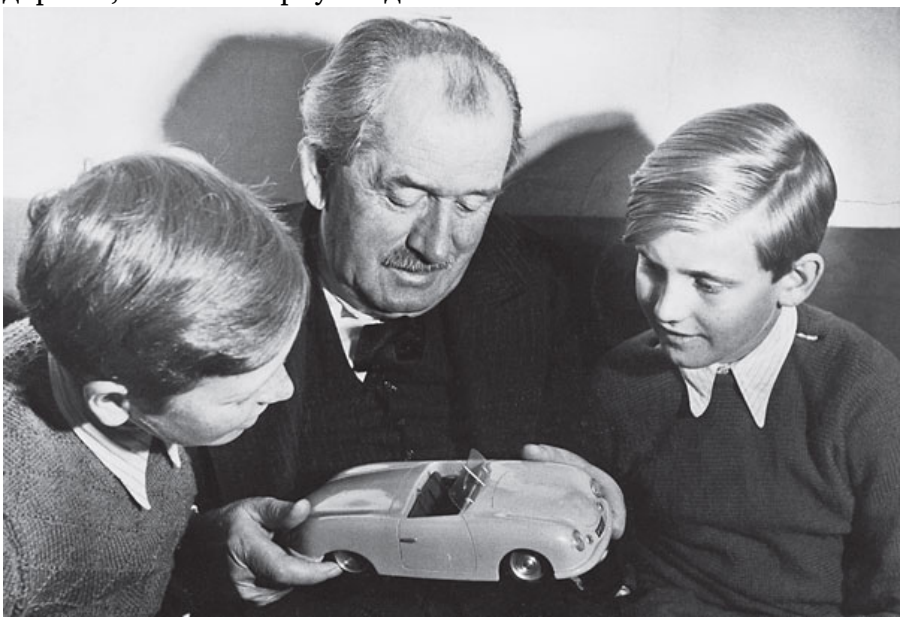
Прототип VW Type 64

Но даже упрощенный Type 64 так и не дождался гоночных стартов. Утопившая Европу в крови Вторая мировая расстроила все планы. Гонку Берлин – Рим отменили, а войну пережил лишь один из трех экземпляров 64-й модели, вошедшей в историю как первый автомобиль, полностью разработанный и построенный фирмой Porsche.

Впрочем, работа над проектом Type 64 не прошла даром. Вскоре после окончания войны французские власти арестовали Фердинада Порше, выдвинув обвинения в пособничестве фашистскому режиму. С пожилым конструктором обошлись крайне некорректно, если не сказать жестоко. Почти полгода Фердинад провел в сыром и холодном подвале старинного замка в Дижоне, где его плохо кормили, зато заставляли усердно работать. Согласно популярной версии, во французских застенках профессор Порше наводил инженерный лоск на проект малолитражки Renault 4CV. Так ли обстояло дело доподлинно неизвестно, зато не секрет, что за освобождение великого конструктора французская сторона потребовала денег и желательно побольше.

По счастью, примерно в то же время в конструкторское бюро Porsche поступил весьма выгодный заказ. Итальянский предприниматель и гонщик Пьеро Дузио оплатил проект нового гоночного автомобиля. В рекордные сроки сын Фердинанда – Ферри Порше создал крайне передовую конструкцию. Cisitalia Type 360 представляла собой 1-местную гоночную формулу с

открытыми колесами, среднемоторной компоновкой и полным приводом. Деньги, вырученные за проект, позволили Ферри уладить вопрос с освобождением отца, и после 20 месяцев во французском заключении Фердинанд, серьезно подорвавший здоровье, все-таки вернулся домой.



Фердинанд Порше

Правда, не в родное конструкторское бюро в Цуффенхаузене, а в пасторальную австрийскую деревеньку Гмюнд, куда уцелевших после союзных бомбардировок сотрудников фирмы и оборудование передислоцировали еще в 1944-м. Таланты инженерной могучей кучки использовались практически вхолостую. Конструкторы в буквальном смысле зарабатывали на еду, ремонтируя сельскохозяйственную технику и тракторы для фермеров из окрестных деревень. Впрочем, все были счастливы уже тем, что война, наконец, закончилась, а деятельный Ферри Порше, еще до освобождения отца из французского плена, уже находился в активном поиске новых заказчиков и новых проектов.

Но это было нелегко. Главное детище конструкторского бюро Porsche – созданный до войны Volkswagen Type 60, впоследствии ставший всемирно известным под именем Beetle, не приносил создателям ни пфеннига. Хотя выпуск модели на оккупированной союзными войсками территории Германии возобновили достаточно быстро. С другой стороны, конструкция заднемоторной малолитражки былазнакома инженерам Porsche как свои пять пальцев. Вот тогда-то Ферри и решил попробовать силы в мелкосерийном производстве спортивных автомобилей.

Новый проект, получивший известность под именем Type 356, представлял собой спортивную модель с кузовом родстер. Порше-младший предложил прогрессивную конструкцию с пространственной рамой и расположенным в базе двигателем(среднемоторная компоновка). По сути 4-цилиндровый оппозитник от Beetle просто перевернули, расположив его не позади задней оси, а перед ней. Наконец, легкий алюминиевый кузов, изготовленный вручную, выполнили по мотивам аэродинамических линий предвоенного Type 64. Но то что было хорошо с точки зрения управляемости – а среднемоторная компоновка, пожалуй, оптимальный вариант в плане развесовки, принципиально важной для любого спортивного автомобиля – оказалось слишком хлопотным и неоправданно дорогим в производстве. И первый 356/1 так и остался прототипом, изготовленным в единственном экземпляре. Ферри Порше занялся упрощением конструкции и в результате чего, вскоре свет увидел Type 356/2. Внешне он очень походил на оригинал, хотя и представлял собой не открытый родстер, а машину с закрытым кузовом купе. В техническом плане новинка представляла собой по большому счету Volkswagen с новым кузовом. Хребтовая рама, схема подвески, 4-ступенчатая коробка передач без синхронизаторов, тросовый привод барабанных тормозов и, конечно же, расположенный в заднем свесе мотор – все это роднило 356-ю с «жуком». Правда, в отличие от базового Volkswagen, оснащавшегося мотором мощностью 25 л. с, 1,1-литровый двигатель Porsche 356 форсировали до 40 «лошадок», что вкупе с легким алюминиевым кузовом обеспечивало чуть лучшую динамику. Конечно, по нынешним временам максималка в 135 км/ч и разгон до сотни за 16 с кажутся издевкой над званием спорткара. Но, во-первых, в первые послевоенные годы в буквальном смысле было не до жиру, да и свой автомобиль Ферри рассматривал не как полноценный спорткар, а скорее как «особую версию» Volkswagen. И довольно скоро очаровательные формы, равно как и весьма звучное в Европе имя Порше, привлекли к 356/2 внимание. Состоятельному швейцарцу Бернхарду Бланку, владельцу сети отелей и автосалонов, хватило беглого осмотра машины для того, чтобы не отходя от кассы заказать 50 экземпляров для собственного шоу-рума. У инженеров и механиков Порше в Гмюнде опять появилась работа.

Porsche 356/1

Правда, сборка 356-й шла ужасно медленно – не хватало оборудования, расходных материалов и рабочих рук. Например, в дебютный для модели 1948-м выпустили лишь четыре автомобиля, в следующем – всего 25… При этом спрос на маленьких спортсменов уверенно набирал обороты. Ведь даже в самые сложные времена Porsche не забывала об участии в автогонках. И скажем в 1951-м 356-я с первой же попытки добилась убедительной победы в Ле-Мане. В классе до 1100 см^3, разумеется, тем не менее для всех интересовавшихся автоспортом этот успех не прошел незамеченным. Заявки на 356-ю все прибывали и прибывали…

По счастью, еще за 2 года до этого Ферри, поняв, что собственные производственные возможности конструкторского бюро не поспевают за спросом, разместил на фирме Reutter заказ на дополнительные 500 кузовов. А вскоре конструкторское бюро Porsche вернулось в родные пенаты – в Цуффенхаузен, и сборка пошла веселее. Скажем, в 1950-м удалось собрать 289 машин. Вполне серьезное достижение для компании, сотрудники которой еще недавно ремонтировали тракторы и сенокосилки. Дела Porsche явно шли на поправку. Ферри и Фердинад смогли договориться с новым руководством Volkswagen об авторских отчислениях с каждого проданного Beetle, а спрос на 356-е и не думал стихать. И тут случилось то, чего все сотрудники компании опасались больше всего.

Сильно сдавшего после полуторагодичного пребывания во французской тюрьме Фердинанда Порше скрутил инсульт, от которого он так и не оправился – 30 января 1951 г. величайшего конструктора XX в. не стало. Фердинанд практически все свою жизнь, разрабатывавший автомобили и прочую технику для

сторонних заказчиков, совсем чуть-чуть не дожил до триумфа собственной автомобильной компании. Ведь Porsche GmbH, несмотря на кончину своего основателя, набирала обороты. В 1951-м чуть больше 200 сотрудников завода собрали 1364 автомобиля, а всего через 3 года штат увеличился более чем вдвое, соответственно множились и производственные мощности. В 1956 г. компания из Цуффенхаузена отпраздновала 25-летие основания конструкторского бюро Порше, совпавшее с выпуском 10-тысячного экземпляра спортивной 356-й. А уже 3 апреля 1962 г. сотрудники фирмы отмечали другой юбилей – 50-тысячный собранный автомобиль.

Навстречу новому

Все это время 356-я улучшалась исключительно эволюционным путем. Внешность модели практически не менялась, зато набирали силенок моторы – в конце концов самый мощный из них развивал 130 л.с. – совершенствовалась коробка передач, простенькую тормозную систему с барабанными механизмами и тросовым приводом заменили гидравлика и диски по кругу, наконец у строго 2-местного изначально Porsche появился крошечный задний ряд сидений. И все же, по сути, 356-я так и осталась причесанной, более цивилизованной и оспортивленной вариацией на тему Volkswagen Beetle. Во второй половине 1950-х гг. стало ясно – пределы совершенствования конструкции по большому счету исчерпаны. Конечно, самая мощная версия 356-й модели – 130-сильная Carrera могла развивать 200 км/ч, но при этом оставалась очень маленькой, весьма дорогой и крайне сложной в эксплуатации. С другой стороны, более доступная версия Super 90 не отличалась прытью – 100 км/ч машина разменивала за 11 с. Неудивительно, что дилерам фирмы все сложнее было убеждать покупателей раскошелиться, ведь стоившие ощутимо дешевле Jaguar и Mercedes при сравнимом спортивном характере управляемости могли похвастать гораздо лучшей динамикой и значительно более высоким уровнем комфорта.

Стало понятно – необходимо создавать новую машину. Но какую именно? В этом вопросе руководители Porsche терялись в догадках. Единственное, что не вызывало сомнений – сменщик 356-й должен стать заметно просторнее и удобнее. Собственно говоря, с этой нехитрой идеи в 1959-м и началась разработка будущего 911-го. Ввнешность наследника 356-й поручили заботам сына Ферри Порше – Фердинанда Александра Порше, более

известного по звонкому, но ничего не означающему прозвищу «Бутци». Разумеется, внуку Фердинанда Порше буквально на роду было написано заняться автомобильным бизнесом. Правда, он больше интересовался дизайном, нежели техникой. Хотя преподаватели колледжа промышленного дизайна в немецком Ульме испытывали известные сомнения и в художественных способностях Бутци. Престижный вуз Фердинанд Александр так и не окончил, тем не менее в 1957 г. получил место в студии дизайна Porsche под началом Эрвина Коменды – ветерана старой гвардии, работавшего в конструкторском бюро Порше со дня основания.

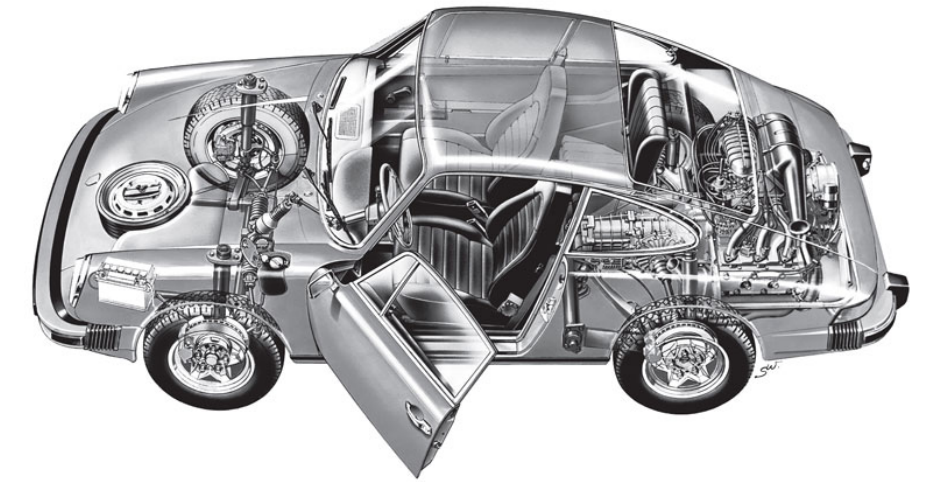
Porsche 754 T7

Учитывая, что главным требованием к сменщику являлся увеличенный простор для пассажиров и багажа (многие владельцы Porsche 356 жаловались, что в скромный трюм спорткара не помещаются стандартный набор клюшек для гольфа) перво-наперво увеличили колесную базу – сразу на 100 мм. Передняя часть прототипа Porsche 754, известного также как T7,

сильно смахивала на последнюю серийную версию 356-го, зато решение задней части кузова выглядело совершенно иначе. В результате машина больше походила на 2-дверный седан, нежели купе. Да и места на заднем ряду сидений вполне хватало двум взрослым среднего роста. Для спорткара – результат великолепный. Другой особенностью прототипа стала компактная передняя подвеска типа MacPherson, благодаря которой пресловутый набор гольфиста свободно размещался в багажнике. В качестве силового агрегата немецкие инженеры изначально рассматривали нижнеклапанный 130-сильный мотор от356 Carrera, а также новую конструктивно более простую, но не менее эффективную 2-литровую оппозитную «четверку» с четырьмя распредвалам. Всего было построено 4 или 5 прототипов T7, каждый из которых отличался некоторыми элементами дизайна и компоновки.

Однако мнение руководства компании на счет прототипа T7 оказалось однозначным – погоня за просторным салоном зашла слишком далеко. В планы Porsche не входило соперничество с 4-местными спортседанами от Mercedes-Benz и Jaguar. К тому же 4-местная машина не отвечала основным представлениям о спортивных автомобилях Porsche, к тому времени уже вполне сформировавшимся. В итоге, учтя ценный опыт и наработки прототипа T7, руководство компании утвердило список требований к новому автомобилю. Во-первых, и быть может в самых главных, машина должна быть типичным купе (или родстером) с формулой сидений 2+2 (два взрослых и два

детских). По части простора в салоне модель должна значительно превосходить 356-ю, оставаясь при этом компактнее и легче среднестатистического 4-местного спортседана. К другим приоритетным позициям отнесли увеличенный багажный отсек, повышенную плавность хода и более острую управляемость, улучшенную динамику и шумо– и виброизоляцию, а также простоту и сравнительно невысокую стоимость технического обслуживания.

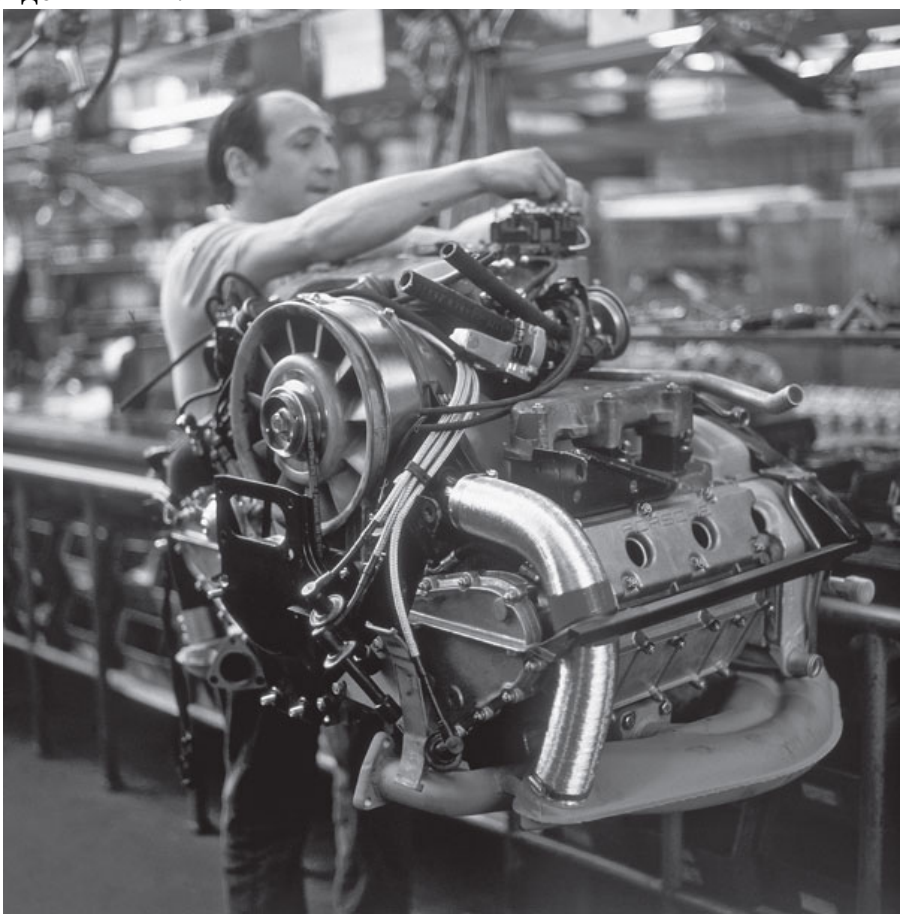


Из соображений комфорта от 4-цилиндрового двигателя отказались в пользу более сбалансированной оппозитной «шестерки». Мотор рабочим объемом 2,0 л развивал 130 л.с. – ровно столько же, сколько и самая мощная 356C Carrera. При этом новый двигатель был гораздо проще в обслуживании. Мощность посредством 5-ступенчатой полностью синхронизированной коробки передач передалась на задние колеса. Необходимость большого багажника предопределила компактную переднюю подвеску MacPherson, дебютировавшую еще на прототипе T7, сзади же инженеры Porsche вместо проверенной схемы с качающими полуосями применили более продвинутую подвеску с косыми рычагами, преимущество которой, прежде всего, в широте настроек.

Совершенно новой была и система рулевого управления. Устаревший червячный механизм сменила специально созданная специалистами фирмы ZF реечная конструкция, а вот дисковые тормоза всех колес 356-й перекочевали на новинку без изменений.

Эволюционной кажется и внешность дебютантки. Спереди новую модель несложно перепутать с моделью 356C (в данном случае цифра C означает последнюю версию модели, выпускавшуюся с 1963 по 1965 гг.). Фамильное сходство читается

в характерных круглых фарах, обтекаемой форме крыльев и переднего багажника и наклоне лобового стекла. Новый Porsche 901, а именно такое название машина получила накануне мировой премьеры на Франкфуртском автосалоне 1963 г., отличался, прежде всего, увеличенными размерами – колесная база увечилась до 2211 мм, а также дизайном задней части. По сути серийная модель представляла собой доведенный до ума прототип T7, разве что не с 4-местным салоном, а с формулой сидений 2 + 2.



Сказать, что на автошоу во Франкфурте новая 901-я стала всеобщей сенсацией – значит погрешить против истины. Машину, безусловно, заметили, но никакого сумасшедшего ажиотажа ее появление на стенде Porsche не вызвало. Более того, многие поклонники марки встретили новинку если и не в штыки, то довольно прохладно. Консервативные в своей массе состоятельные клиенты настолько привыкли к 356-й, что любое отступление от оригинала казалось им кощунством. Впрочем, в целом реакция публики оказалась положительной. Многие сразу отметили очень достойную для купе вместительность – скажем,

на фоне традиционных английских спорткаров 901-я казалась настоящим лимузином, весьма впечатляющую динамику – 130-сильный мотор, учитывая скромную снаряженную массу, без проблем укладывал стрелку спидометра за 200 км/ч и разменивал первую сотню за 8,5 сек. Внешность же машины если и не рождала лишних восторгов, то, по крайней мере, не вызывала нареканий. Главное, ни у кого не вызывало сомнений, что новое купе – это качественный и престижный продукт, достойный уже вполне сформировавшейся к тому времени репутации элитного спортивного бренда. Правда, все это не означало, что новый автомобиль ждет беззаботная жизнь.

Надо что-то делать!

Первые проблемы пришли откуда не ждали. Представители Peugeot неожиданно возмутились названием новой модели Porsche. Дело в том, что французы еще до войны запатентовали использование трехзначного цифрового индекса с ноликом посредине для обозначения своих машин. Таким образом, 901-я самым бессовестным образом попирала патентные права Peugeot. Немцы не стали возражать, изменив нолик посередке индекса на единичку. Вот таким образом лучший спорткар в истории получил свое истинное имя – Porsche 911. Впрочем, тогда в начале 1964-го инженерам из Цуффенхаузена было не до празднований.

Вскоре после начала продаж вылезли и первые технические недостатки. С неудовлетворительной работой карбюраторов Solex и неудачно подобранными передаточными числами удалось справиться довольно оперативно – через некоторое время под капотом обосновались карбюраторы Weber (изначально, кстати, создававшийся для совершенно другой модели LanciaFamilia), а новые передаточные отношения позволили машине достигать максимальной скорости на 5-й передаче при 6700 об/мин. Гораздо серьезней оказалась другая проблема – невероятно сложный характер управляемости 911-й, ставший головной болью номер один уже после нескольких месяцев продаж.

Все проблемы заключались, прежде всего, в заднемоторной компоновке автомобиля. Такая схема, как мы уже знаем, имеет свои преимущества – и сравнительно просторный салон 911-й стал возможен благодаря отсутствию карданного тоннеля. Кроме того, заднемоторный автомобиль эффективнее при замедлении.

Когда водитель нажимает на педаль тормоза, центр массы такой машины смещается вперед, обеспечивая развесовку, близкую к оптимальному сочетанию 50 на 50. Но минусы заднемоторной компоновки перевешивают ее плюсы. В быстрых поворотах Porsche оказались чересчур требовательными к водительскому мастерству владельца. Достаточно было войти в вираж чуть быстрее, чем положено, и проблемы обеспечены. Если на начавшееся скольжение среагировать простым сбросом газа, а так поступает большинство водителей, то перетяжеленный задок 911-й неожиданно резко срывался в занос, трудноконтролируемый и очень часто приводивший к развороту. Справедливости ради, похожим и даже менее прощающим характером обладал и Porsche 356. Другое дело, что подавляющее большинство версий этой модели располагали значительно меньшей мощностью, а стало быть, и скоростным потенциалом. Кроме того, проблему усугубило и то, что 6-цилиндровый оппозитный мотор 911-й оказался несколько тяжелее, чем изначально планировалось. В итоге все от фирменных испытателей и опытных автомобильных журналистов до рядовых покупателей жаловались на «несносный» характер нового Porsche.

Сами того не желая, инженеры из Цуффенхаузена создали автомобиль, в концепции которого оказалась заложена требовательность к мастерству водителя. Словом, ошибаются те, кто считают, что только русским свойственно создавать себе проблемы, чтобы затем их мужественно и героически преодолевать. Первое решение, что называется, лежало на поверхности. Если задок слишком тяжелый, то имеет смысл немного уравнять развесовку, дополнительно нагрузив переднюю часть. Сказано – сделано. Чугунные чушки общей массой 11 кг установили со внутренней стороны переднего бампера. Это немного улучшило ситуацию – машина перестала слишком нервно реагировать на сброс газа, – однако сам факт подобного половинчатого, принятого по сути впопыхах решения не красил фирму, имевшую все основания гордиться своим инженерным потенциалом. Вот почему впоследствии чушки заменили два компактных аккумулятора, размещенные по углам переднего багажника. Продолжались и работы по тонкой настройке подвески. Увод в сторону на прямой, как оказалось, являлся следствием неравномерной загрузки колес задней оси. Помимо этого пришлось колдовать с настройками сход-развала, а также менять угол продольного наклона оси поворота колеса. На обновленной версии 911-й образца 1969 г. можно наблюдать еще более радикальные методы борьбы за улучшение дорожных повадок. Дело в том, что колесную базу 911-й увеличили на 57 мм. При это габаритная длина осталась прежней – грубо говоря, задние колеса отнесли чуть подальше назад. Это повлекло за

собой установку чуть более длинных косых рычагов задней подвески. Торсионы увеличенного сечения и более легкий двигатель (алюминиевый картер уступил место магниевому сплаву), а также применение более широких покрышек позволили сгладить шероховатости характера управляемости.

Нельзя сказать, что в одночасье все проблемы были решены. На самом деле высокая требовательность 911-й к квалификации водителя стала в своем роде особенностью, перчинкой, визитной карточкой автомобиля. Тем более, что приноровившись к избыточной поворачиваемости, опытные владельцы получали настоящее удовольствие от езды – как наездники, усмиряющие буйного мустанга. Надо сказать, это обстоятельство в немалой степени способствовало тому, что в руководстве Porsche ограничились уже описанными полумерами, не став затевать дорогостоящую модернизацию автомобиля.

О том, что заднемоторная схема по большому счету представляет собой тупик в развитии спорткара, недвусмысленно подтверждают и все другие модели, выезжавшие из ворот завода в Цуффенхаузене. У 924-, 944– и 928-й классическая компоновка – мотор спереди, ведущие колеса задние, 914-я, Boxster и Cayman

представляют среднемоторную школу автомобилестроения (двигатель расположен перед задней осью, то есть в базе, ведущие колеса задние). Тем не менее изначально неправильную с точки зрения инженерной мысли концепцию заднемоторного спорткара оказалось возможным усмирить другими средствами. И когда в 1993-м г. дебютировало третье поколение 911-й (внутренний заводской индекс 993), миру предстала совершенно новая модель. Созданная с нуля новая многорычажная независимая пружинная подвеска стала настоящим откровением Автомобиль, не лишившись замечательно острой управляемости, стал гораздо более послушным в предельных режимах. А когда на поколении под кодовым именем 996 (1997–2005 гг. выпуска) появилась электронная система стабилизации курсовой устойчивости, то самый известный спорткар в большинстве ситуаций сделался послушным даже вчерашнему выпускнику автошколы.

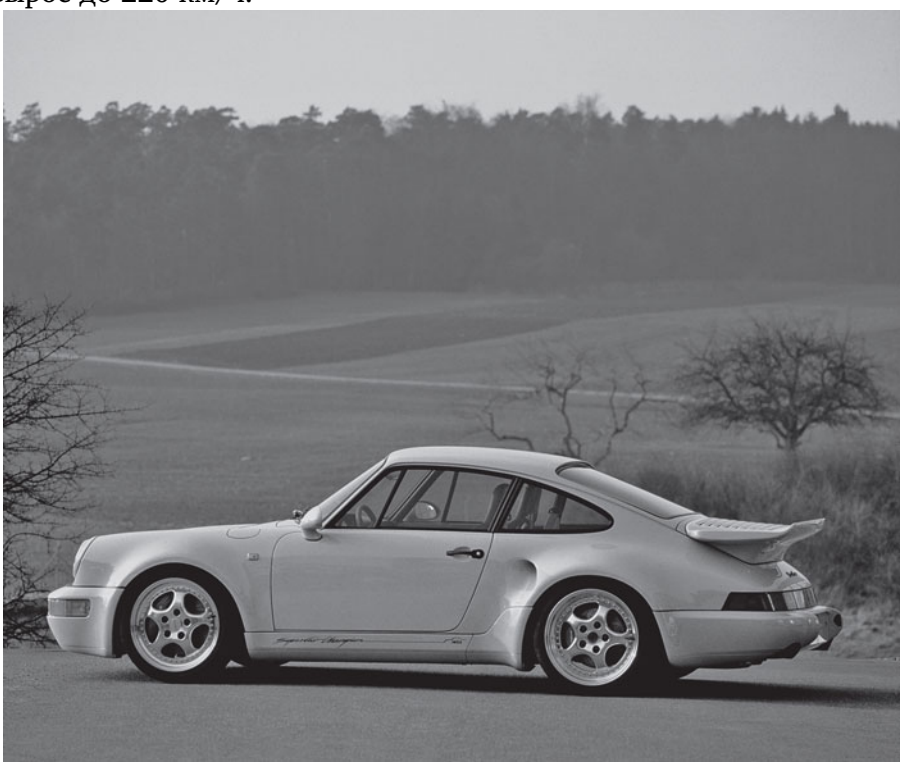
Дорога в будущее

По большому счету история Porsche 911 – история эволюции. И разумеется, улучшения автомобиля в течение его жизненного цикла касались не только подвески.

Наверное, только номенклатура кузовов спорткара за эти годы не претерпела существенных изменений. Через 2 года после дебюта купе немцы представили так называемый «Безопасный кабриолет» – кузов типа «тарга» отличался съемной частью верха и значительно усиленной центральной стойкой крыши. Появление этой модели стало данью зарождавшейся моде на безопасность. В 1960-х гг. с ростом мощностного потенциала автомобилей увеличилось число жертв в авариях с участием кабриолетов и родстеров, которые в случае переворота не обеспечивали пассажирам достойной безопасности. Тарга же представлял разумный компромисс между удовольствием езды с откидным верхом и известной долей защиты. Правда, среди пуристов тарга не нашел понимания, и даже сегодня на рынке подержанных автомобилей машины с таким типом кузова ценятся чуть ниже купе. Полноценный же кабриолет в модельном ряду 911-й появился только в 1989-м. Конечно же, за прошедшие десятилетия 911-й постоянно менялся внешне. Новые бамперы, более эффективные фары, широкие колесные арки, призванные вместить колеса значительно большого диаметра и так далее и тому подобное. Но при этом дизайнерская эволюция модели никогда не напоминала изменения ради изменений – все нововведения диктовались конструкторами и инженерами,

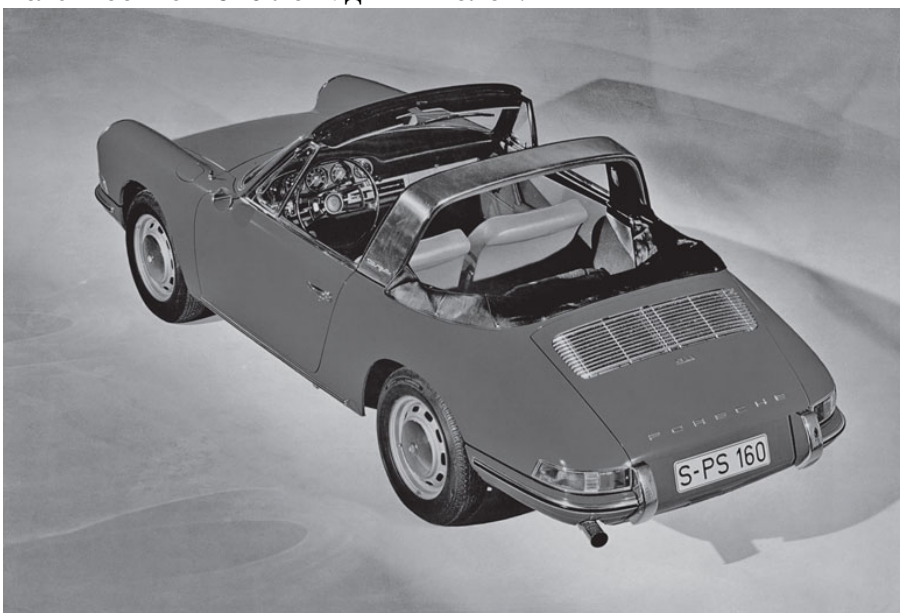
подчеркивая негласный закон Porsche, согласно которому форма следует за функциональностью, но не наоборот.

Всего год с небольшим после начала серийного производства модели фирма из Цуффенхаузенапредставила доступный вариант спорткара. Porsche 912 внешне практически полностью повторял «одиннадцатую», а единственным, но весьма важным отличием модели стал 4-цилиндровый двигатель от 356-й модели. 90-сильное купе могло похвастать максималкой в 200 км/ч и разгоном до сотни за 11,9 сек… Бюджетная 912-я выпускалась сравнительно недолго, но за пять с небольшим лет было продано около 30 тыс. экземпляров. Следующей новинкой в июле 1966-го стала более мощная и дорогая версия стандартной 911. Машина с индексом «S» оснащалась 6-цилиндровым оппозитным мотором рабочим объемом 2 л, который благодаря целому ряду усовершенствований, включая увеличенную степень сжатия, улучшенную систему газораспределения, новые карбюраторы Weber и доработанную выхлопную систему вместо стандартных 130 «лошадок», выдавал более впечатляющие 160 л.с. Благодаря этому «эска» сбросила полсекунды с разгона до сотни – теперь на это требовалось лишь 8 сек., а потолок максимальной скорости вырос до 220 км/ч.



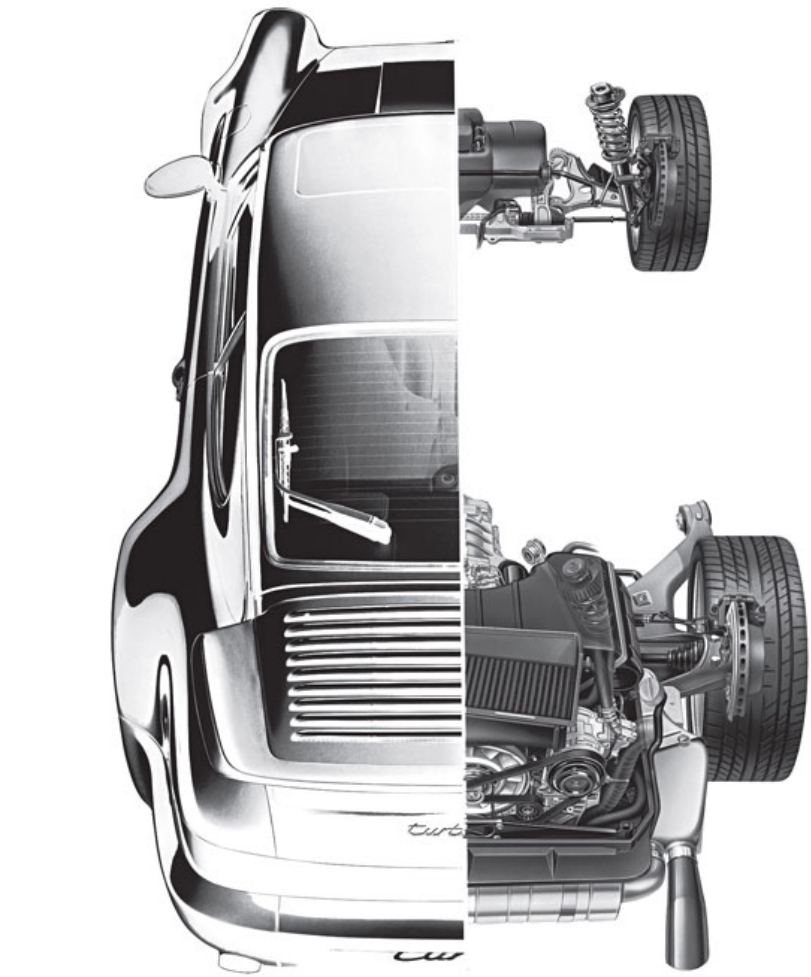
Инженеры Porsche изначально планировали моторный отсек 911-й с запасом, чтобы со временем туда могли поместиться и

двигатели большего рабочего объема, нежели стандартный 2-литровый «боксер». И гонка вооружений набирала обороты чуть ли не каждый год. В 1970-м под капотом появилась новая 2,2-литровая «шестерка», которая в зависимости от версии развивала от 125 до 180 л.с., а через два года двигатель расточили еще на 200 «кубиков». В 1973-м дебютировала первая заряженная версия Carrera с 2,7-литровым котором мощностью 210 л.с. В дальнейшем объем двигателя вырастет до 3,8 л, а сегодня самый мощный 911-й располагает совершенно диким табуном численностью в 620 лошадиных голов!



Все более мощные двигатели самая очевидная, но далеко не единственная составляющая прогресса Porsche. Разумеется, ведь более высокие мощностные характеристики предъявляют совершенно другие требования к подвеске, тормозам, рулевому управлению. Так что несмотря на очевидное внешнее сходство между сегодняшними 911-й и моделью дебютировавшей на Франкфуртском автосалоне 1963 г, по сути, мы говорим о совершенно разных автомобилях. Невентилируемые дисковые тормоза всех четырех колес уступили место дискам из металлокерамики, которые ныне ставятся на самые заряженные версии «одиннадцатой». От рулевой рейки, которая складывалась в случае столкновения, прогресс инженеров Porsche привел к целому комплексу активных и пассивных систем безопасности, среди которых не только эйр-бэги, но и, пожалуй, одна из самых, если не самая совершенная в мире система динамической стабилизации PSM (Porsche Stability Management). Не менее впечатляет и развитие трансмиссий Начиналось, как вы помните,

с обычной 5-ступенчатой механики (на 912-ю в стандарте ставили даже 4-ступенчатую), а в 1967-м инженеры Porsche совместно с коллегами из фирмы Fichtel & Sachs представили коробку передач Sportomatic. По сути гибрид роботизированной трансмиссии с автоматическим приводом сцепления и АКП, от которой Sportomatic достался гидротрансформатор, необходимый, чтобы тронуться с места. Весьма продвинутая по тем временам коробка позволяла ехать как в полностью автоматическом, так и в секвентальном режиме и работала лучше, чем можно предположить. На рубеже 1990-х гг. на 911-й дебютировала автоматическая трансмиссия Tiptronie, а сегодня альтернативу изумительной 6-ступенчатой «механике» составляет 7-ступенчатая коробка передач PDK с двумя сцеплениями, непревзойденная по быстроте переключений.



Автомобиль на все времена

Porsche 911 стал популярным буквально с первых дней жизни. Уже в первый год выпуска количество заказов на автомобиль значительно превосходило производственные мощности завода. И это даже несмотря на ряд детских болезней. В Цуффенхаузене, разумеется, рассчитывали на то, что 911-й будет выпускаться долго. Ведь предыдущая модель фирмы 356-я продержалась на конвейере 17 лет. Однако никто не мог предположить, что Nuenelfer, по сути, окажется вечным автомобилем. На самом деле в конце 1970-х гг. руководство Porsche готово было попрощаться со своим главным долгожителем. Дебютировавшая в 1978-м модель 928 задумывалась как новый флагман модельного ряда и прямой наследник 911-й. И о том, что над иконой из Цуффенхаузена нависла угроза, можно было догадаться даже не будучи посвященным в дела внутренней кухни Porsche. Ведь в том же 1978-м количество модификаций 911-й, предлагавшихся на рынке, сократилось вдвое.

Но почему, образно говоря, приставив пистолет к голове так и не нажали курок? Случилось так, что к великому сожалению руководства компании спрос на «двадцать восьмую», равно как и на спорткары начального уровня 924 и 944, оказался ниже запланированного. К тому же из-за укрепившегося по отношению к доллару курса немецкой марки Porsche пришлось повышать цены на модели на главном для себя рынке сбыта – американском, что в свою очередь повлекло за собой падение популярности.

911-я получила временную отсрочку, а через некоторое время и пожизненную вольную. Вставший у руля компании в 1981-м Петер Шульц в отличие от своего предшественника продолжал верить в потенциал 911-й и собственноручно инициировал дальнейшую разработку модели. Вскоре на рынке появилась версия с кузовом кабриолет, затем машина с полноприводной трансмиссией, потом настал черед уже упомянутой независимой многорычажной подвески, а следом компания представила совершенно новое поколение модели (заводской индекс 996) с двигателем жидкостного охлаждения.

911-я была спасена и теперь уже мало у кого есть сомнения, что эта модель столь же вечна, как и сама фирма из Цуффенхаузена. Сегодня модельный ряд Porsche самый широкий в истории; помимо среднемоторных Boxster и Cayman он включает и вседорожник Cayenne (к которому, к слову, вскоре должен присоединиться и более компактный Kajun) и также 4-дверный спортседан Panamera, тем не менее именно 911-я считается флагманом модельного ряда если не по размеру и цене, то по духу. Ведь этот автомобиль не просто самый популярный Porsche в истории и самый известный спорткар планеты. На самом деле Neunelfer личным опытом доказал, что для инженерной мысли не существует преград и расстояний – если только захотеть, спорткар на все времена можно сделать даже на основе изначально несовершенной конструкции. Такая вот сказка про автомобильную золушку на новый лад.

Продолжение следует…

Несмотря на то что на протяжении уже почти полувека флагман Porsche носит один и тот же индекс, за цифрами 911 скрываются автомобили пяти разных поколений. Первая генерация модели, представленная осенью 1963-го, носит неофициально имя Porsche 911 Classic. Это поколение выпускалось вплоть до 1990 г. и само по себе подразделяется на множество различных модификаций, которые на фирменном языке компании из Цуффенхаузена назывались Series. «Нулевая серия» – это автомобили, выпущенные с 1964 по 1967 гг. Модели A Series, дебютировавшие в 1968-м, отличались увеличенной колеей, B Series (1969) – удлиненной колесной базой, а 2,2-литровый мотор (1970) характерная черта C Series. Количество буквенных серий в конечном итоге выросло до 12, но после 1978 г. модификации Porsche 911 стали обозначаться номером модельного года.

В конце концов в 1990-м «классический 911-й» на конвейере сменила модель с заводским обозначением 964. Внешне она по-прежнему сильно походила на оригинал, хотя и получила более современные

интегрированные бамперы и характерные 7-спицевые колесные диски из алюминиевого сплава. В техническом плане 964-я интересна прежде всего появлением полноприводной версии, также на модели впервые появилась ABS, подушки безопасности и активное антикрыло, которое автоматически поднималось в рабочую позицию при достижении определенной скорости.

В конце 1993-го Porsche представила очередную инкарнацию своей вечной модели. Поколение с заводским индексом 993 получило новую заднюю независимую подвеску, которую изначально разрабатывали для так и неосуществленного проекта Type 989 – 4-дверного спортседана. 993-я помимо прочего отличалась более широкой задней колеей, 6ступенчатой механической коробкой передач. Именно эта версия 911-й стала последней, оснащавшейся двигателем воздушного охлаждения. Очередное поколение модели с заводским индексом 996, дебютировавшее в 1999-м, впервые получило мотор жидкостного охлаждения. Правда, совершенно новый кузов с необычным рисунком передних фар не вызвал восторга у апологетов марки. Неудивительно, что нынешняя версия 911-й – 997-я, выпускающаяся с 2005-го – вернулась к более традиционному дизайну светотехники. Осенью 2011-го и эту модель на конвейере сменила очередная инкарнация 911-й с индексом 991. В целом сохранив узнаваемый экстерьер, новичок стал чуть больше, комфортнее и вместительнее, естественно не в ущерб великолепным ездовым характеристикам, отличающим все машины этого легендарного семейства.

Porsche 911: хронология

1938 – Фердинанд Порше начинает работу над гоночным автомобилем Type 114 на базе легкового Volkswagen Beetle.

1947 – сын Фердинанда – Ферри Порше создает специальный вариант Volkswagen Beetle – стандартное шасси с форсированным мотором и алюминиевым аэродинамическим кузовом.

1966 – дебют версии с открытым верхом «тарга».

1968 – для повышения устойчивости колесная база

машины увеличена до 2268 см.

1975 – представлена версия Porsche 911 Turbo (заводской индекс 930). Первый серийный спорткар мира с турбонаддувом.

1994 – дебют поколения 993.

1998 – начало выпуска автомобиля поколения 996.

Porsche 911: личное дело

Годы выпуска: 1964 – производится поныне

Страны выпуска: Германия

Вклад в историю: самый популярный спорткар мира.

Технические характеристики

Porsche 911

Модельный год 1964 – (2011)

Общие данные

Кузов (число мест/дверей) – купе 2 + 2/2

Колесная база, мм – 2211 (2350)

Длина х ширина х высота, мм – 4163 х 1610 х 1321 (4435 х 1808 х 1310)

Колея спереди/сзади, мм – 1337/1317 (1486/1530)

Снаряженная масса, кг – 1050 (1415)

Скорость, км/ч – 210 (289)

Разгон 0–100 км/ч, с – 8,8 (4,9)

Запас топлива, л – 61 (64)

Двигатель

Расположение – сзади

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 80 х 66 (97 х 81)

Рабочий объем, $см^3$ – 1991 (3614)

Степень сжатия – 9,1:1 (12,5:1)

Мощность, л.с. при об/мин – 130/6100 (345/6500)

Крутящий момент, кгс·м при об/мин – 174/4200 (390/4400)

Шасси

Привод – на задние колеса

Передаточные числа: I; II; III; IV; V; VI; З.Х. – 2,8; 1,7; 1,2; 1; 0,8; —; н.д. (3,9; 2,3; 1,6; 1,3; 1,1; 0,9; 3,6)

Главная передача – 4,4 (3,4)

Подвеска – независимая, спереди пружинная, типа MacPherson, сзади торсионная, на косых рычагах (пружинная, многорычажная)

Рулевое управление – реечного типа

Тормоза – дисковые (дисковые вентилируемые)

Шины – спереди – 165 HR15 (235/40 R18), сзади – 165 HR 15 (265/65 R18)

Рекордная летопись Porsche 911

Год	Модель	Объем выпуска, шт.
1963	901	13
1964–67	911	10,723
1967–69	911S	5,056
1968–69	911T	6,318
1968	911L	11,610
1969	911E	2,826
1970–71	911T	15,082
1970–71	911E	4,927
1970–71	911S	4,691
1972–73	911T	16,933
1972–73	911E	4,406
1972–73	911S	5,094
1973	911 Carrera RS2.7	1,590
1974	911 Carrera RS3.0	109
1974–77	911	17,260
1974–77	911S	17,124
1974–75	911 Carrera	3,353
1974–77	911 Turbo	3,227
1976–77	911 Carrera	3,691
1978–89	911 Turbo	17,425
1978–83	911SC	57,972
1984–89	911 Carrera	49,629
1984	911SC/RS	20
1987–88	959	283
1989	911 (C3.2, turbo,	964
Carrera 4)	16,488	
1990	911	17,768
1991	911	20,072
1991–92	911 Turbo	3,808
1991	911 Carrera RS	2,398
1992	911	12,415
1992	911 Turbo S	80
1993	911	7,265
1993	911 Turbo 3.6	75
1993	911 (юбилейная серия)	
600		
1994	911 (964, 993)	12,128
1995	911	14,647
1996	911	21,602
1997	911	15,972
1998	911 (993, 996)	13,783
1999	911	28,040
2000	911	20,979
2001	911	27,275
2002	911	33,013
2003	911	29,547
2004	911	23,146
2005	911 (996, 997)	28,608
2006	911	36,504
2007		
2008		
2009		
2010		

Глава 9
Audi Quattro – игра в четыре руки

Четыре лучше, чем два

История полного привода началась еще на заре XX в. Ведь по-большому счету первым автомобилем со всеми ведущими колесами вполне можно считать гибридный Lohner-Porsche Mixte 1901 г. Электромотор этого удивительного даже по-нынешним временам автомобиля вращал колеса передней оси, а дополнительный бензиновый двигатель фирмы Daimler обслуживал задний мост. Широкую известность в свое время снискали и полноприводные спортивные машины голландской марки Speaker, выпускавшиеся с1904 г. По-настоящему же преимущества, которые обеспечивают четыре ведущих колеса, раскрылись лишь в годы Второй мировой, когда военно-полевой Jeep, созданный совместными усилиями инженеров Bantam, Willys и Ford, стал первооткрывателем нового автомобильного племени.

Но прошло еще 40 лет прежде, чем полный привод обрел новое призвание. В послевоенные годы четыре ведущих стали

неотъемлемой частью многочисленных внедорожников и чуть в меньшей степени пикапов. Зато на легковых и гоночных автомобилях такая схема практически не использовалась. Можно, конечно, вспомнить гоночные Lotus, с полным приводом выходившие на старт Гран-при Формулы 1, но так и не сумевшие извлечь из этого выгоды. По большому счету осталась незамеченой и специальная версия Ford Capri, которая благодаря сочетанию 3-литрового бензинового V6 и полноприводной трансмиссии фирмы Ferguson (ныне FFD Ricardo) громила соперников в чемпионате по ралли-кроссу. Слишком уж местечковыми были эти успехи. Неоцененными остались и попытки малоизвестной в 1970-х годах фирмы Subaru оснастить легковую модель Leone подключаемыми передними колесами, а революционный во многих смыслах AMC Eagle с системой постоянного полного привода появился на сцене, когда сама американская фирма стояла на краю бездны. Кому есть дело до причуд неудачников?! Совсем немногие помнят и первый серийный спортивный автомобиль с трансмиссией 4WD. Неудивительно, ведь крошечная фирма Jensen из Вест Бромвича – экзотика сама по себе, ну а дебютировавший в 1966-м полноприводной вариант купе Interceptor FF с V-образным 8-цилиндровым мотором и полноприводной трансмиссией с раздаточной коробкой это и вовсе экзотика в квадрате. Всего было выпущено 318 таких машин, отличавшихся невероятной ценой, нескромным топливным аппетитом, а также из рук вон плохим качеством сборки.

Идея использования полного привода не столько в качестве инструмента для покорения бездорожья, а как весьма действенное средство для улучшения дорожных повадок автомобиля, что называется, витала в воздухе. Ухватиться же за нее удалось одному немецкому инженеру Йоргу Бенсингеру. Да и то сказать конструктору, успевшему поработать в Mercedes-Benz, BMW и Porsche, но вошедшему в историю уже будучи сотрудником Audi, откровенно повезло.

Большая удача герра Бенсингера

Дело было вот как. Еще в начале карьеры должностные обязанности Йорга включали подготовку пресс-материалов для представителей средств массовой информации. Но расписывая для журналистов преимущества переднего и заднего привода, Бенсингер понимал, что на самом деле у монопривода нет особых преимуществ. Чем дольше пытливый инженер интересовался

вопросом, тем сильнее убеждался во мнении, что машины с одной парой ведущих колес становятся крайне непослушными в предельных скоростных режимах. Причем, чем выше мощность автомобиля, тем больше забот появляется у водителя: пробуксовка, увод в сторону при резком ускорении, потеря сцепления ведущих колес с дорожным покрытием в быстрых поворотах и так далее. Напротив, постоянный полный привод решал все эти проблемы разом: машина становилась более устойчивой и прогнозируемой в управлении, особенно на скользком покрытии, при сбросе газа в повороте занос начинался не столь резко как на моноприводе, наконец, уменьшался износ покрышек. Согласитесь, подобные умозаключения нельзя назвать откровением даже для 1970-х гг. прошлого века. В теории преимуществаполного привода давно не представляли секрета, вся проблема заключалась в желании или, правильнее сказать, в возможностях (или отсутствии оных) реализовать проект на практике. Но в отличие от десятков, а может и сотен других инженеров Бенсингеру улыбнулась удача.

Йорг Бенсингер

Во второй половине 1970-х гг. по заказу Бундесвера инженеры Audi разрабатывали новый полноприводной вездеход Iltis, который впоследствии пойдет в серию под маркой

Volkswagen. Во время оценочных испытаний по дорогам заснеженной Скандинавии Бенсингер, входивший в состав группы тест-пилотов, обратил внимание на феноменальную устойчивость машины на скользком покрытии.

Iltis (слева) на заснеженной трассе

От автомобиля с достаточно короткой колесной базой, высоким центром тяжести и слабеньким 75-сильным мотором, в принципе, сложно ожидать прыти, но по заснеженным дорожкам за полноприводным Iltis не могли угнаться другие значительно более мощные легковушки. Это и стало той каплей, перевесившей чашу сомнений Йорга. Именно тогда он, наконец, решился перенести свои чисто теоретические выкладки в практическую плоскость. Собравшись с духом и заготовив речь, Бенсингер попросился на прием к Фердинанду Пьеху.

Внук самого профессора Порше в то время только начинал свою головокружительную карьеру менеджера и возглавлял отдел перспективных разработок Audi. Сегодня, когда Пьех считается одним из главных дельцов в мире автобизнеса, сложно поверить, что 35 лет назад он слыл прежде всего высококвалифицированным инженером. Впрочем, амбициозным руководителем, не боящимся принимать смелые решения Фердинанд считался уже тогда. Собственно говоря, на эти качества своего непосредственного начальника и уповал Бенсингер. Правда, внимательно выслушав рассказ об отменном поведении Iltis на снегу, Пьех, казалось, не спешит разделить восторги инженера. Йорг покинул директорский кабинет ни с

чем. Однако уже на следующий день Фердинанд сам набрал номер Бенсингера и пригласил его для повторной беседы – «надо обсудить кое-какие детали».

Сомнения руководителя отдела перспективных разработок надо сказать вполне объяснимы. Во второй половине 1970-х гг. Audi только начинала свой крестовый поход за званием и репутацией премиум бренда. По части спортивного имиджа, равно как и в вопросах престижа, «Четыре кольца» безоговорочно проигрывали и Mercedes-Bens, и BMW.

Проект разработки большого полноприводного седана – а Бенсингер предлагал взять за основу топовую модель Audi 100 – с первого взгляда казался и дорогим, и не слишком перспективным. В конце концов в то время полноприводная трансмиссия строго ассоциировалась исключительно с утилитарными внедорожниками, а отнюдь не с престижными и стремительными седанами.

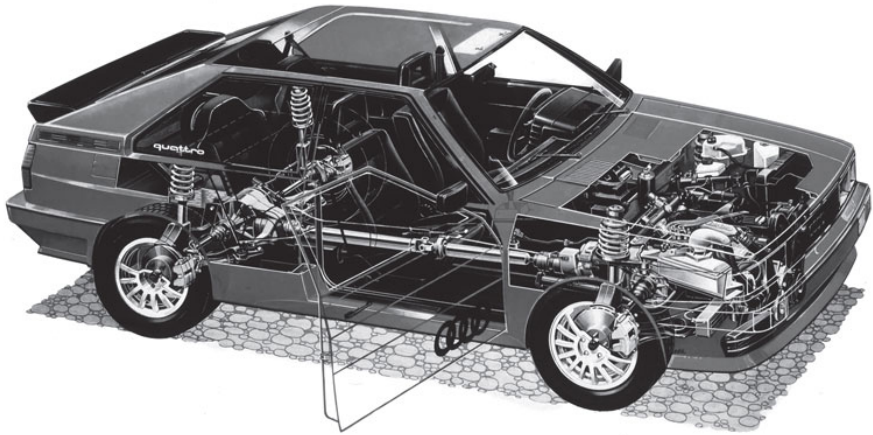
С другой стороны, Бенсингер оказался столь красноречив, и Пьех, почувствовав что идея достаточно интересна, решил рискнуть. Как всегда дальновидный и осмотрительный, он решил, что преимущества четырех ведущих колес проще донести до покупателя с помощью спортивного, а еще лучше гоночного автомобиля. Так проект полноприводного седана превратился в полноприводное купе, гоночная версия которого должна была выйти на старт чемпионата мира по ралли.

Руководителями проекта стали Бенсингер и недавно пришедший в Audi гоночный инженер Вальтер Трезер и в марте

1977-го работа над прототипом под кодовым именем EA262 началась. В гамме «Четырех колец» на тот момент не оказалось подходящего спорт-купе и за основу взяли 2дверный вариант популярного седана Audi 80 (заводской индекс B2). И меньше чем через полгода – уже к сентябрю первый прототип был готов. Машина на шасси «восьмидесятки» получила подвеску и полноприводную трансмиссию от внедорожного Iltis, а также 5-цилиндровый турбомотор от Audi 200. Первые результаты вселяли оптимизм. Инженеры и испытатели Audi, поначалу скептически относившиеся к идее полноприводного турбо-купе, чем дальше, тем сильнее проникались симпатиями к проекту Бенсингера. Теперь проблема была в другом: убедить в перспективах модели руководство Volkswagen. Конечно, проект поддерживал Фердинанд Пьех, но тогда, как мы уже сказали он еще не слыл большимавторитетом в высших кругах автогиганта из Вольфсбурга. К тому же в конце 1970-х гг. Audi считалась по большому счету задворками Volkswagen. В то время «Четыре кольца» не имели даже собственного маркетингового департамента и отдела продаж – всем этим заведовали люди из Вольфсбурга, находившегося в сотнях километров от Ингольштадта. Как в таких непростых условиях убедить Volkswagen раскошелиться? Денежные мешки решили брать хитростью.

Проверка на дорогах

В январе 1978 г. высшее руководство Volkswagen, включая директора по продажам Вернера Шмидта и Эдгара фон Шенка, отвечавшего за маркетинг, а также входивших в состав совета директоров Эрнштa Фиалу и Тони Шмюклера, пригласили на тест зимних шин в австрийских Альпах. Деревушка с труднопроизносимым названием Туррахер-хехе считается одним из самых труднодоступных мест в Европе. Узкие дорожки с перепадами высот, подъемы с уклоном до 23 % и захватывающие дух спуски даже в теплое время года представляют сложности для водителей, а зимой и подавно. К тому же январь 1978-го, как по заказу, выдался на редкость снежным: разбушевавшаяся метель сделала дорожку к местному отелю, где традиционно останавливалось руководство Volkswagen, практически непроезжей для обычных легковушек. И это был момент истины для команды Бенсингера.



Когда делегация вольфсбургских шишек с огромным трудом и с превеликими предосторожностями добралась до гостиницы, их взору предстала совершенно невероятная картинка. Полноприводной прототип Audi EA262 (сами инженеры для краткости называли его A1) легко и непринужденно карабкался по склонам и без проблем спускался вниз. Причем все это проделывала машина, обутая в летнюю нешипованную резину! Снежный танец полноприводного прототипа произвел неизгладимое впечатление, правда у руководства компании все равно оставались вопросы.

– Допустим, мы финансируем ваш проект, герр Бенсингер, но кто, скажите на милость, захочет купить 400 таких машин? – директора по продажам Вернера Шмидта по-прежнему терзали сомнения.

– Я сам куплю их все! – в сердцах воскликнул Бенсингер.

Эрнщт Фиала оказался человеком более практичного склада Недолго думая, он одолжил прототип на уикэнд, съездил на нем в Вену и даже разрешил порулить жене, чтобы узнать ее мнение об автомобиле. Дражайшая половина герра Фиалы осталась в целом довольна, заметив только что на парковке и в крутых поворотах машина «как-то странно подергивается». Так с высшего благословения жены директора по перспективным разработкам проект EA262 получил зеленый свет с обязательным условием установки на автомобиль межосевого дифференциала. «Подергивания», на которые жаловалась фрау Фиала, – не что иное, как конструктивная особенность автомобилей с полным приводом. Когда машина движется по прямой, крутящий момент равномерно распределяется между осями, но на виражах правые и левые колеса проходят разное расстояние, а избыток момента на внутренних к повороту колесах приводит к пробуксовке, чреватой преждевременным износом шин и плохо сказывающейся на

управляемости автомобиля. Для того чтобы колеса вращались несинхронно, применяют межколесные и межосевой дифференциалы. Правда, последний как раз и не был предусмотрен конструкцией Iltis. Ведь на внедорожном «Фольксвагене», чья полноприводная трансмиссия использовалась для прототипа Audi, передние колеса подключались лишь для преодоления тяжелых участков на невысокой скорости. В таких условиях межосевой дифференциал не особо-то и нужен. С другой стороны, Audi EA262 имела постоянный привод на все колеса и значительно более мощный мотор. Ситуацию осложняло и то, что дифференциал должен быть по возможности легким и компактным – для спортивной машины каждый сэкономленный килограмм на вес золота. Элегантное решение проблемы предложил инженер Ганс Недвидек. С его подачи ведущий вал передней оси пропустили через полый вторичный вал коробки передач, что позволило отказаться от использования массивной и тяжелой раздаточной трансмиссии.

Пока Недвидек корпел над дифференциалом, Бенсингер и Трезер продолжали заниматься самопиаром, доказывая эффективность полного привода. Если преимущества всех ведущих на скользкой трассе теперь не вызывали сомнений, то оставался вопрос, как новый спорткар поведет себя на сухом асфальте и что важнее в компании более мощных конкурентов с моноприводом.

В апреле 1978-го прототип EA262 (по-прежнему со 160-сильным мотором и все еще без межосевого дифференциала)

отправился на трассу Hockenheim, чтобы в очной встрече выяснить отношения с новейшим 240-сильным заднеприводным Porsche 928. После серии заездов, причем ради чистоты эксперимента Бенсингер и Трезер несколько раз менялись машинами, выяснилось, что Audi лишь самую малость уступает значительно более мощному сопернику – счет шел на доли секунды.

Летом того же года Трезер организовал еще одну демонстрацию возможностей полного привода. Предварительно попросив местную пожарную бригаду хорошенько полить из брандспойта травянистый склон, Трезер затем предложил главе Volkswagen Тони Шмюклеру взять высоту за рулем сначала задне– и переднеприводных машин, а уж после и на EA262. Так были развеяны последние сомнения руководства касательно перспектив четырех ведущих колес, а Бенсингеру одобрили бюджет в 3 млн немецких марок на «Разработку и развитие полноприводной трансмиссии для легкового автомобиля».

Из того что было

Работа над машиной тем временам шла уже полным ходом. После того как испытания на трассе в Хоккенхайме показали, что Audi, оснащенная 160-сильным двигателем лишь самую малость проигрывает Porsche 928, мотор которой аж на 80 «лошадок» мощнее, в Ингольштадте решили немного форсировать силовой агрегат. Уже второй рабочий прототип полноприводного Audi развивал 170 л. с, а потом в Ингольштадте развязали настоящую гонку вооружений, которая, впрочем, закончилась весьма печально. Разогнанный в конце концов аж до 286 л.с. двигатель не выдержал нагрузок – из-за разрыва топливного шланга прототип загорелся прямо в ходе испытаний. Никто, к счастью, не пострадал, но драгоценная машина сгорела дотла. Засим эксперименты решили прекратить. И к форсировке 5-цилиндрового турбомотора для серийной версии подошли очень деликатно: увеличили давление наддува до 0,85 бар, но главное, установили промежуточный охладитель наддувочного воздуха, он же интеркулер, благодаря чему мощность удалось повысить до вполне убедительных 200 л.с.

Шасси будущего спорткара собирали по принципу детского конструктора – из узлов и агрегатов других моделей Audi. Основой, как мы уже сказали, стала платформа модели 80 (кузов B2). Коробку передач, сцепление, а также переднюю независимую подвеску на стойках MacPherson позаимствовали у Audi 100/200.

Список одолженных деталей можно продолжать бесконечно: подрамник, амортизаторы, рулевая река, тормозная система. Уникальным помимо собственно самой полноприводной трансмиссии был лишь экстреьер модели.

Авторство дизайна принадлежит небезызвестному Мартину Смиту, ныне возглавляющему центр стиля европейского Ford. В конец 1970-х гг. молодой и еще малоизвестный британец получил задание создать экстерьер нового спортивного купе. Впрочем, создать – слишком сильно сказано. Ведь за основу из соображений экономии взяли трехдверную версию обычной «восьмидесятки». В техзадании Фердинанд Пьех особенно подчеркнул, что облик машины должен быть «очень технологичным и функциональным». И Смит блестяще справился с минималистским заданием руководства. Главным отличием от «гражданской» версии купе стали утолщенные колесные арки спереди и сзади, добавившие машине мускулистости.

Тем не менее даже такая, с позволения сказать, сборная солянка смогла удивить даже видавших виды специалистов. Автошоу в Женеве, открывшееся 3 марта 1980 г, в Audi вспоминают не иначе как один из главных триумфов в современной истории марки – ведь Quattro произвела настоящую сенсацию. Во-первых, машину абсолютно не ждали. Весь проект готовился в атмосфере тотальной секретности, поэтому появление мощного турбокупе на стенде «Четырех колец» стало полной неожиданностью для конкурентов.

Когда же и без того озадаченные представители Porsche, MercedesBenz и BMW заглядывали в технические характеристики

модели, их глаза лезли на лоб! Полный привод?! 200 «лошадей»? Серийный выпуск во второй половине года??? Невероятно… Самые недоверчивые тут же безо всякого стеснения заглядывали под днище, дабы убедиться, что белоснежная красавица не просто красивый макет, но полноценный автомобиль. Все было по-честному!

Не меньше удивлялись и представители автомобильной прессы. Впрочем, легкое недоверие к неожиданной концепции, предложенной немецкой фирмой, сменилось лавиной восторга после первых же тестов. «Суперавтомобиль для человека разумного!» – писал английский Car. «Устойчивость на траектории у “Quattro” просто невероятная!» – удивлялся французский AUTOhebdo. «Благодаря постоянному полному приводу повороты проходишь вдвое быстрее обычного и при этом не прилагаешь для этого сверхусилий!» – радовались американцы из Motor Trend.

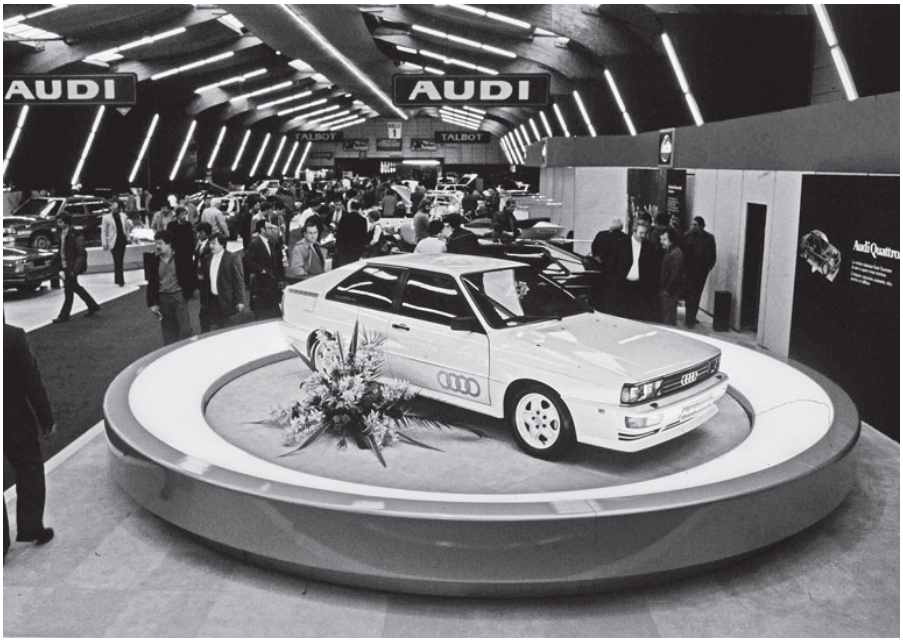
Но лучше всех о машине высказался англичанин Гордон Уилкинз из Autocar.

«Лыжники на прилегавших к дороге склонах останавливались, раскрыв рты от удивления, когда мимо, поднимая клубы снежной пыли, на скорости в 130 км/ч проносился легковой автомобиль. Вообще, самая большая проблема за рулем Audi Quattro – уворачиваться от размеренно плетущихся попуток, оснащенных цепями противоскольжения. Я же на обычных летних шинах чувствовал себя пришельцем с другой планеты, которого забыли посвятить в законы физики,

действующие на Земле». Впрочем, не будем забывать, что изначально Quattro создавался для участия в автогонках, а победить соперников с помощью восторженных отзывов журналистов невозможно.

Законодатели моды

На протяжении долгого времени полный привод был вне закона на трассах чемпионата мира по ралли. Однако ближе к концу 1970-х гг. лобби немецких компаний, которое, как несложно догадаться, возглавляли Volkswagen и Audi, добились отмены запрета на участие в гонках машин со всеми ведущими колесами. Ну а учитывая тот факт, что в Ингольштадте загодя обеспокоились разработкой соответствующей гоночной машины, появление на раллийной сцене Audi Quattro, подготовленной по правилам группы 4, навело на конкурентов тихий ужас. Впервые новая машина вышла на старт ралли Algarve в Португалии. Финн Ханну Миколла, выступавший вне зачета, поскольку машина к тому моменту еще не прошла процедуру официальной регистрации, показал лучшее время на 24 из 30 спецучастков, наглядно продемонстрировав потенциал полного привода. Дальше – больше. Первый же официальный старт – региональное ралли Janner в Австрии в январе 1981-го – немецкий пилот Франц Виттман, пилотировавший Quattro, выиграл просто с неприличным преимуществом. Второму призеру гонки он привез – подумать даже страшно – 20 минут! Правда не будем забывать, что турбо-Audi объехала всего лишь 1,3-литровую Skoda с задним приводом.



Вопрос об истинных возможностях модели пришлось отложить до ралли Монте-Карло, открывавшего программу чемпионата мира 1981 г. В теории полный привод и мощный мотор на скользких дорожках карликового княжества должны были гарантировать победу, но все случилось не так, как планировали в Audi. Для начала автомобиль француженки Мишель Мутон не добрался даже до официального старта гонки. Во время «Звездного сбора» (так называется ныне отмененная прелюдия к ралли Монте-Карло, когда из нескольких точек Европы участники гонки своим ходом съезжаются к месту главного старта) заводской Quattro заглох у обочины, нахватавшись некачественного бензина на заправке под Парижем. Дела первого пилота Audi Ханну Микколы поначалу складывались значительно успешнее. Уже на первом спецучастке протяженностью чуть больше 14 км талантливый финн показал лучшее время, опередив француза Бруно Саби на Renault 5 Turbo аж на 50 сек.! По меркам классического ралли – это целая вечность. Второй доп длиной 43,5 км Ханну выиграл с еще более подавляющим преимуществом – почти две минуты над машиной того же Саби. После шести СУ преимущество финна над ближайшим преследователем составляло более шести минут – просто подавляющее превосходство. Соперники Audi находились на грани истерики, как вдруг совершенно не вовремя на Quattro захандрил генератор и преимущество стало таять на глазах.

Но даже откатившись на вторую позицию Миккола продолжал атаковать, но затем ошибся в повороте и на высокой

скорости въехал в парапет моста. До технической зоны Audi добралась на трех колесах и с мечтами о победе пришлось расстаться. По крайней мере на пару недель. Конкуренты рано радовались – уже следующим этап чемпионата мира в заснеженной Швеции Миккола выиграл, никому не позволив усомниться в собственном водительском мастерстве и возможностях самого автомобиля. Правда, на очередной гонке в Португалии вновь пришла беда – Микколу, сражавшегося за лидерство с Ford другого финского аса Ари Ватанена, подвел прогоревший клапан.

К скорости машины к тому времени ни у кого не было вопросов, но сложная в техническом плане Quattro на ранней стадии карьеры грешила поломками. До конца года пилоты Audi смогли одержать всего лишь еще две победы – Мишель Мутон выиграла в Сан-Ремо, а Миккола отличился в заключительном старте сезона на ралли Королевского автомобильного клуба. Но до титулов немецкая команда не дотянула.

Не обошлось и без громких скандалов. Дело в том, что Audi Quattro оказались не только самой мощной, но и самой тяжелой из всех машин-участниц чемпионата. Немецкие инженеры постоянно думали над тем как снизить вес и порой переступали за грани дозволенного. Так на старт ралли Акрополис в Греции вышла Quattro с новым дизайном передней части кузова. Счетверенные фары заменили пластиковые заглушки, причем заглушки с секретом. На скорости они открылись, обеспечивая

дополнительный поток воздуха к радиатору – столь необходимый в условиях удушливой летней гонки. Однако когда о хитроумной уловке инженеров «Четырех колец» стало известно организаторам, все экипажи Audi немедленно дисквалифицировали. Охлаждающие заглушки вполне справедливо сочли нарушением технического регламента. Кстати, именно этот инцидент стал причиной увольнения инженера Вальтера Трезера – одного из идейных вдохновителей всего проекта Quattro, работавшего над созданием машины едва ли не с первого дня. Результаты сезона для Audi оказались не слишком впечатляющими. Три победы и уйма технических недоработок казались неоправданной ценой за вложенные в создание уникальной гоночной машины миллионы. Повеселели и соперники, решившие, что не так страшен черт (читай: полный привод), как казалось поначалу. Но к сезону 1982 г. многие проблемы удалось решить. К тому же машина прибавила в мощности, которая составляла уже 340 л.с., а благодаря широкому применению углепластика, а также новому мотору с алюминиевым блоком цилиндров удалось сэкономить порядка 120 кг. Вот тогда-то все и узнали, что такое мощь турбомотора и эффективность полного привода во всей красе. В сезоне 1982 г. Миккола, Мутон и составивший им компанию шведский ас Стиг Бломквист одержали семь побед на 11 этапах и завоевали командный титул. И лишь ошибка на ралли Кот д'Ивуар лишила Мишель Мутон победы в личном зачете.

Сама того не ведая гоночная команда Audi стала одним из

главных катализаторов популярности ралли. Чемпионатом миразаинтересовались другие автомобильные компании. Дабы подстегнуть к участию в первенстве большее количество заводских команд, Международная федерация автоспорта (FISA) основательно доработала технический регламент и на свет появился либеральный свод правил легендарной группы B. Такие автомобили лишь в общих чертах должны были напоминать серийные версии, а главное для омологации – процедуры признания автомобиля годным для участия в официальных соревнованиях – требовалось выпустить всего 200 экземпляров серийной версии, вдвое меньше чем прежде!

Audi быстро перерегистрировала автомобиль по новым правилам, открывавшим большую свободу для творчества гоночных инженеров и механиков. И в сезоне 1983 г. команда вновь выступала в роли фаворита. Впрочем, серьезным конкурентом оказалась новая Lancia Rally 037, не имевшая привода на все колеса, зато изначально созданная по правилам группы B и в полной мере воспользовавшаяся всеми выгодами регламента. Среднемоторная компоновка давала итальянской машине преимущество в управляемости, особо очевидное на асфальтовых этапах, зато Audi брала верх на гравийных трассах, где наличие полного привода перечеркивало отточенные повадки Lancia. Весь сезон две команды прошли что называется ноздря в ноздрю и, пожалуй, по справедливости разделили главные призы. Чемпионом мира в личном зачете стал Ханну Миккола, выступавший на Audi Quattro, а Lancia праздновала успех в командном зачете, опередив немецкую конюшню всего на два очка.

Тем не менее в Ингольштаде поняли, что переднемоторная компоновка – недостаток, с которым нужно бороться. Но как? Ведь создавать совершенно новую машину было бы слишком дорогой затеей, особенно после миллионов, вложенных в проект Quattro. Но и сидеть сложа руки тоже нельзя, тем более что немцы знали – в ближайшее время представить свои автомобили группы B грозились и другие марки: Peugeot, Ford, Rover, Citroën… Что же делать?

И когда вездесущие фотографы-шпионы подстерегли подозрительно компактный с виду и почему-то закамуфлированный вариант Audi Quattro во время дорожных испытаний, стало ясно, что в Ингольштаде нашли выход из непростой ситуации. Действительно, раз уж двигатель нельзя переместить в заднюю часть, то кто мешает укоротить колесную базу, улучшив балансировку? Так рождалась знаменитая версия Sport Quattro – один из самых знаменитых раллийных

автомобилей в истории.

Миссия «Спорт»

Если оригинальный Quattro появился на свет, чтобы популяризовать Audi как на спортивных трассах, так и в кругу поклонников спортивных автомобилей, предназначенных для дорог общего пользования, то версия Sport создавалась исключительно для ралли. Пилоты «Четырех колец» жаловались на капризный характер управляемости, обусловленный передним расположением двигателя, – недостаток, который особенно чувствовался на фоне отточенных характеристик среднемоторных автомобилей-конкурентов. Модифицированная версия Quattro Sport дебютировала на автосалоне во Франкфурте 1983 г. и сразу стала сенсацией. Не в последнюю очередь из-за брутально-агрессивного облика. Дело в том, что Quattro Sport отличалась, во-первых, укороченной на 320 мм колесной базой, увеличенным на 80 ммпередним свесом, но главное – машина стала заметно шире. Габаритная ширина выросла на 80 мм, а передняя колея на все 100 мм. В результате машина получилась короткой и мускулистый как бойцовый бульдог. Audi Quattro Sport едва ли можно было назвать красивым, как раз наоборот, многие сходятся во мнении, что внешне это самый спорный автомобиль в истории фирмы из Ингольштадта. Зато его амбиции читались с первого взгляда. Но машина отличалась не только укороченной колесной базой, в конце концов техрегламент групп В допускал еще множество изменений в конструкции модели. Среди самых важных отметим широкое использование стеклопластиковых кузовных панелей армированных кевларовым волокном, что обеспечивало более прочные, а главное легкие по сравнению со стальными кузовные элементы. Другой важной особенностью стал новый двигатель. На первый взгляд могло показаться, что 5-цилиндровый турбомотор не изменился. Скажем, рабочий объем даже уменьшился, пусть даже и чисто символически – всего на 11 «кубиков». Гораздо важнее, что блок и головка цилиндров, отлитые из алюминиевого сплава, стали заметно легче, кроме того, теперь на каждый цилиндр приходилось не два, а четыре клапана. В результате и без того впечатляющая мощность Quattro поднялась и вовсе до невиданных для той поры высот. 2, 2-литровая турбопятерка развивала 306 л.с., а показатели литровой мощности составляли 144 л.с. Впрочем, столько намеряли стандартным моделям, а подготовленные к участию в гонках Quattro Sport могли похвастать значительно большей мощностью

– как минимум 350 л.с., а ближе к закату карьеры машина развивала феноменальные 598 л.с.!

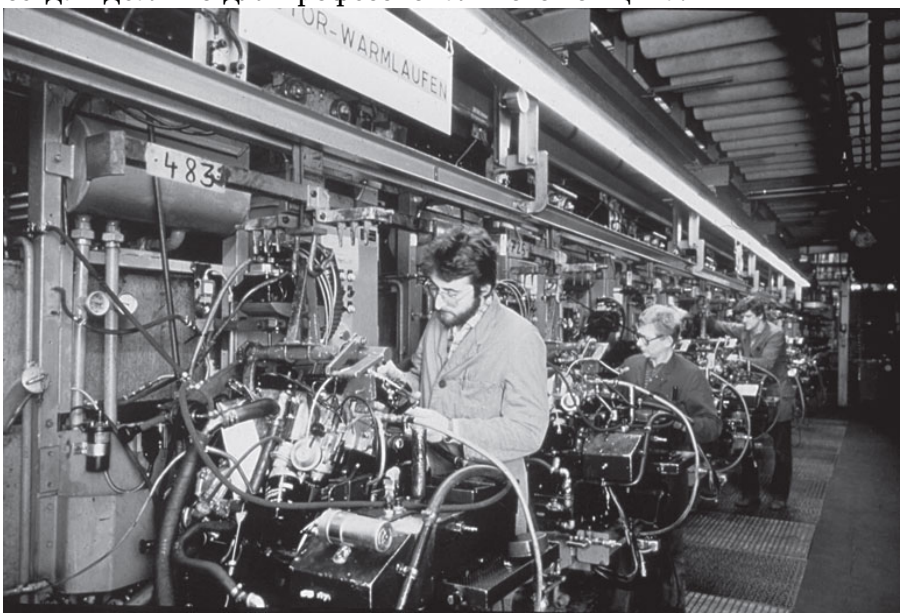
Разумеется, чтобы держать такой дикий табун под контролем, понадобились соответствующие тормоза. Специалисты Audi не стали размениваться по мелочам, установив тормозные механизмы от легендарного гоночного прототипа Porsche 917, которому еще недавно не было равных на трассе 24-часовых гонок в ЛеМане. Тормозные диски диаметром 295 мм и толщиной 28 мм не перегревались даже после серии экстранормальных торможений, при которых машина замедлялась с перегрузкой в 1 g. Перенастроенная подвеска и рулевое управление дополняли картину.

Audi Quattro Sport, как я уже сказал, создавалась для участия в чемпионате мира по ралли. Тем не менее как и прежде фирме необходимо было выпустить 200 серийных экземпляров модели, чтобы получить официальную регистрацию машины. Так что избранные и весьма состоятельные счастливчики могли даже приобрести укороченный Quattro в личное пользование. Что само по себе представлялось делом непростым. Помимо крайне ограниченного тиража нужно иметь в виду и ценник, а Quattro Sport стоила вдвое дороже обычной версии – около 200 тыс. немецких марок! Впрочем, и по характеристикам это был уж настоящий суперкар, сравнивать который нужно с такими машинами как Audi 911 Turbo или Ferrari 308GTB. Правда у конкурентов Audi не было полного привода…

Так что редким владельцам оставалось лишь позавидовать.

Quattro Sport отличался невероятной динамикой. Машина

уверенно и быстро везла буквально с самой зоны холостых оборотов, когда же в дело вступал турбокомпрессор фирмы KKK, казалось, что мотор взрывался – такой удивительной силы ускорение передавалось автомобилю. Что уж говорить, если 4,8 сек. до сотни в начале 1980-х гг. не развивал ни один из серийных Ferrari! Правда, то, что хорошо для покупателя, не всегда идеально для профессионального гонщика.



Конечно, Sport Quattro во всех отношениях превосходил предыдущую гоночную Audi – и по мощности, и по массе, и по развесовке. Другое дело, что конструкции конкурентов оказались еще чуть лучше. Чемпионат 1984 г, правда, закончился победой Audi в заводском и личном зачете, хотя в этом успехе больше неудач соперников, банально не успевших подготовить свои новые модели, чем заслуга инженеров Audi.

Но уже в 1985-м, когда на сцену вышла новая Peugeot 205 Turbo 16, буквально разрывавшая всех конкурентов, Quattro Sport ушла в тень. Не изменила ситуацию и появившаяся впоследствии версия Sport S1 E2 с 600-сильным мотором и самоблокирующимися дифференциалами Torsen. И в середине следующего сезона Audi объявила о том, что покидает чемпионат мира.

Пример для подражания

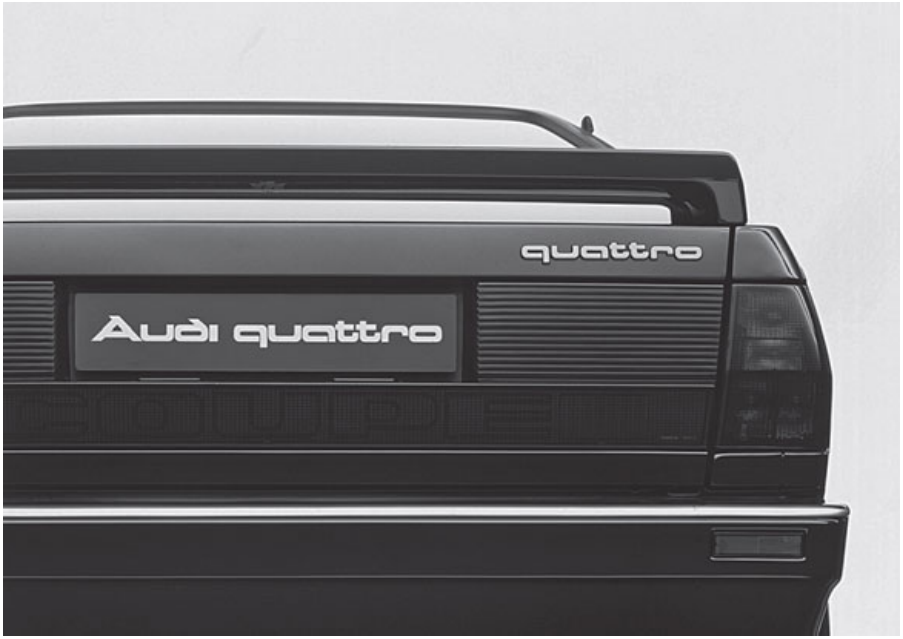
Однако, несмотря на разочарование последнего сезона, в целом раллийная кампания Audi не может быть оценена иначе

как суперуспешной. Десятки побед на этапах, четыре чемпионских титула и это не считая побед местного масштаба, как, например, на небезызвестной горной гонке Pikes Peak в Колорадо. Но сами по себе спортивные результаты могут радовать исключительно болельщиков, и тем приятнее констатировать, что смелая авантюра Йорга Бенсингера, задуманная в конце 1970-х гг., стала и первоклассным коммерческим успехом. Для начала гражданская версия Audi Quattro пользовалась значительно более высоким спросом, чем изначально предполагало руководство.

Помните, как во время первой демонстрации возможностей полноприводного купе в заснеженных Альпах члены совета директоров спрашивали у Бенсингера, мол, кто же купит 400 экземпляров этого автомобиля?! Что бы тогда интересно сказали боссы, если бы точно знали, что общий тираж модели, выпуск которой продолжался десять долгих лет, превысит 11 тыс. штук! Никому и в голову не могло прийти, что спустя каких-то 25 лет купе Audi Quattro превратится в классику жанра спортивных автомобилей, встав в один ряд с Porsche и Ferrari. Но даже не это самое важное. Благодаря Бенисингеру и Quattro полный привод стал той фишкой, которая позволила построить престижно-спортивный имидж Audi. Ведь сегодня ни у кого не возникает сомнений в обоснованности претензий «Четырех колец» на премиальный статус. Quattro из скромной наклейки на заднем боковом стекле превратилась в целую компанию со штатом сотрудников в 800 человек. Сегодня Quattro GmbH занимается выпуском самых скоростных и мощных моделей Audi – скажем, небезызвестный среднемоторный суперкар R8 собирается именно в цехах этого предприятия, расположенного в городе Некарсульм, – а кроме того, изготовляет колесные диски, тюнинговые обвесы и элементы подвески для других моделей, украшенных кольцами на решетке радиатора. Под маркой Quattro производится широкой ассортимент сувенирной продукции, а самбренд стал не менее звучным, чем AMG и M-Sport, являющихся соответственно придворными тюнинг-ателье Mercedes-Benz и BMW.

Наконец, благодаря Audi Quattro система постоянного полного привода нашла широкое применение в конструкции современных легковых автомобилей, в буквальном смысле став синонимом понятия спортивная управляемость. Теперь машины с приводом на все колеса есть в модельной гамме таких фирм как Porsche и Jaguar, Bentley и BMW, Lamborghini и Cadillac, а на Женевском салоне 2011 г. модель со всеми ведущими представила даже Ferrari. И в том, что полноприводная трансмиссия больше не считается уделом грубых вездеходов и пикапов, важнейшая заслуга проекта, который когда-то зарождался за скромными буквами EA262.

Ошибочка вышла…



Кстати, даже имя для будущей новинки придумали не маркетологи, а инженеры. Что называется в свободное от работы время, Вальтер Трезер, листая автомобильные журналы, наткнулся на звучное и запоминающееся словосочетание Quadro-Drive, именно так называлась полноприводная трансмиссия американского Jeep. Включив фантазию и немного поэкспериментировав с переводом, Вальтер решил что итальянский перевод слова «четыре» – quattro как нельзя лучше подходит для спортивной машины со всеми ведущими колесами.

Правда, к этому моменту маркетологи из Вольфсбурга представили свой вариант имени – аббревиатуру CARAT (Coupe-All-Rad-Antrieb-Turbo), то есть «купе с полным приводом и турбомотором». Но Трезер логично возразил, что точно такая же торговая марка зарегистрирована производителем дешевого одеколона. И quattro стало официальным названием автомобиля.

Причем если во всех первоначальных пресс-релизах название писали с заглавной буквы, то на стенде Женевского автосалона Audi появилась с наклейками quattro, выполненными прописными буквами. Явная ошибка, допущенная в спешке, впоследствии окажется весьма удачной. Ведь уже к 1983 г. полноприводные версии с шильдиком quattro появятся и на других

моделях Audi.

Audi Quattro: хронология

1976 – зимние испытания внедорожника Iltis подтолкнули инженера Audi Йорга Бенсингера к идее создания полноприводного спортивного автомобиля.

1977 – в феврале Бенсингер предложил идею руководителю отдела перспективных разработок Audi Фердинанду Пьеху.

1977 – в марте собран первый прототип будущего Quattro. Модель Al представляла шасси полноприводного Iltis и кузов седана Audi 80.

1977 – в ноябре Al получает турбомотор, начинается первый этап дорожных испытаний.

1978 – во время тест-драйва в австрийских Альпах руководство Volkswagen одобряет проект Бенсингера.

1980 – новый Audi Quattro представлен на мартовском автосалоне в Женеве.

1983 – в сентябре дебютирует заряженная версия Sport Quattro.

1987 – серийный вариант Quattro получает новый 2,2-литровый турбомотор и межосевой дифференциал Torsan.

1990 – окончание выпуска.

Audi Quattro: личное дело

Годы выпуска: 1980–1990

Страны выпуска: Германия

Общее количество произведенных автомобилей: 11 452

Создатели: Йорг Бенсингер, Фердинанд Пьех, Вальтер Трезер, Мартин Смит (дизайн)

Модели, созданные на той же платформе: Sport Quattro

Вклад в историю: «Audi Quattro» популяризировал систему постоянного полного привода не как средство для повышения проходимости, а для улучшения управляемости и устойчивости.

Технические характеристики

Audi Quattro

Общие данные

Кузов (число мест/дверей) – купе 5/2

Колесная база, мм – 2524

Длина х ширина х высота, мм – 4404 х 1723 х 1344

Колея спереди/сзади, мм – 1418/1451

Снаряженная масса, кг – 1290

Скорость, км/ч – 217

Разгон 0-100 км/ч, с – 7,3

Расход топлива, л/100 км (средний) – 14,8

Запас топлива, л – 70

Двигатель

Расположение – спереди, продольно

Конструкция – 5-цилиндровый, рядный, бензиновый с турбонаддувом, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 79 х 86

Рабочий объем, $см^3$ – 2144

Мощность, л.с. при об/мин – 200/5500

Крутящий момент, при об/мин, Нм – 285/3500

Шасси

Привод – постоянный на все колеса

Коробка передач – 5-ступенчатая механическая, синхронизированная

Передаточные числа: I; II; III; IV; З.Х. – 3,6; 2,1; 1,4; 1; 0,8; 3,5

Главная передача – 3,9

Подвеска – независимая, на стойках MacPherson

Рулевое управление – реечного типа

Тормоза – дисковые, спереди вентилируемые

Шины – 205/60R15

Глава 10
Toyota Prius – билет на послезавтра

Это, безусловно, один из самых противоречивых автомобилей нашего времени. Одни искренне восхищаются Prius, другие нещадно высмеивают его. Можно по-разному относиться к первому в мире серийному гибриду, однако совершенно ясно, что эта модель Toyota изменила ход истории, во многих чертах определив завтрашнее и даже послезавтрашнее лицо автомобиля как такового.

Большой прорыв

«С тех пор как в 1912 г. был изобретен электростартер, прогресс в автомобилестроении закончился» Эту отчасти шуточную, а отчасти и вполне серьезную фразу в последнее время приходится слышать все чаще и чаще. И если задуматься, то правды в ней больше, чем вымысла. И дело тут вот в чем. Если самый первый автомобиль мира трехколесный Motorwagen Карла Бенца лишь отчасти напоминает привычные нам машины – в представлении современного человека это скорее коляска или гипертрофированное кресло на колесиках. Однако уже к началу XX в. самодвижущийся экипаж достаточно отдалился от кареты и значительно приблизился к понятию, которое мы вкладываем в словосочетание «современный автомобиль». Можно сказать, что начиная с Mercedes 35 PS, дебютировавшего в 1900-м, в

автомобилестроении началась, так сказать, наша эра. Расположение двигателя, тип привода, наличие коробки передач и подвески колес, система рулевого управления и тормозов – все эти компоненты и составляющие машин, к которым мы привыкли, сформировались в первом десятилетии XX в. Ну а когда в 1912-м американец Чарльз Кетеринг представил тот самый электростартер, избавив человечество от необходимости крутить ручку кривого стартера, сходство стало практически полным. Конечно, за следующие сто лет автомобиль безустанно совершенствовался, становясь быстрее и экономичнее, легче и комфортабельнее, надежнее и удобнее, безопаснее и технологичнее, дешевле наконец. Но принципы его работы по сути не меняются, к тому же неизменным остается главный постулат – все массовые автомобили современности работают исключительно благодаря энергии, вырабатываемой двигателем внутреннего сгорания. Такое положение вещей сохранялось вплоть до ноября 1998 г., когда на Международном автосалоне в Токио дебютировал первый серийный гибридный автомобиль ToyotaPrius. Тогда никто – ни создатели модели, ни промышленные аналитики, ни тем более покупатели и представить не могли, чем для автомобильной индустрии обернется дебют этой модели. Prius взбаламутил застоявшуюся воду современного авторынка, став законодателем моды, примером для подражания, а главное – прообразом автомобиля XXI в., пекущегося об экологии не меньше, чем о комфорте, безопасности и надежности. Началась же история создания гибридной Toyota – вы не поверите! – почти 90 лет назад.

Далекое-неблизкое

– Вы можете построить самый лучший в мире автомобиль, но и это не избавит вас от необходимости заливать топливо в бензобак. Не мне вам говорить, что Япония крайне скудна на природные ресурсы, поэтому у нас не остается выбора кроме как искать новые пути развития техники!

Слова Сакичи Тойоды, инженера, предпринимателя и основателя корпорации Toyota Industries, не казались бы столь удивительными, если не были произнесены аж в 1925 г. Известный как «Король японских изобретателей» Сакичи еще задолго до того, как Страна восходящего солнца стала индустриальной державой, задумался о необходимости поиска альтернативных источников энергии для автомобиля.

Прототип Toyota Prius (1995)

И слова его не расходились с делом. В октябре того же 1925-го Сакичи при поддержке правительства Японии организовал творческий конкурс. Главный приз в 1 млн йен посулили тому, кто сможет представить на суд жюри качественно новый тип аккумуляторов – более компактный, емкий и неприхотливый, чем существовавшие в то время образцы. Победителя, несмотря на значительное число участников, правда так и не удалось выявить. Тем не менее уже в 1939-м, всего два года спустя после основания автомобильного отделения Toyota Industries, названного Toyota Motor Corporation, в структуре фирмы появился департамент, занимавшийся исследованием новых технологий в области электропитания и аккумуляторов. Между прочим, к тому времени Toyota еще даже не выпускала легковые автомобили!

Идеи Сакичи Тойоды намного опередили свое время. К тому же на носу была Вторая мировая, а после масштабное восстановление экономики Японии. Вновь об альтернативных источниках энергии местные автомобильные фирмы задумались лишь спустя 30 лет. И на то имелись веские причины. Началось все с того, что в 1970-м в США законодательно приняли так называемый Clear Air Act или проще говоря «Документ о чистоте воздуха», регламентирующий количество вредных веществ в выхлопных газах автомобилей. А три года спустя страны ОПЕК наложили эмбарго на поставки нефти в Европу, США и Японию в знак протеста против поддержки западным миром Израиля в войне с Египтом и Сирией.

Бензиновый голод в одночасье сделал подзабытые слова

Сакичи Тойоды остро актуальными. Но если всемирный топливный кризис оказался сравнительно скоротечным, то ограничения по содержанию вредных примесей в отработавших газах ставили перед инженерами автомобильных компаний крайне непростую, если не сказать неразрешимую задачу.

Дело в том, что требования экологов одновременно снизить содержание в выхлопе основных вредных компонентов, прежде всего двуокиси углерода, углеводородов и оксида азота, практически неосуществимы. Уменьшение доли одного вещества тут же ведет к увеличению другого. Тогда в середине 1970-х гг. настоящий прорыв удалось совершить инженерам Honda, разработавшим мотор серии CVCC с так называемой форкамерно-факельной системой зажигания. Ее особенностью является поджиг рабочей жидкости не свечой зажигания, а факелом раскаленных газов из специальной полости, частично отделенной от остального объема камеры сгорания. Подобная схема за счет работы двигателя на обедненной смеси позволяет значительно снизить количество вредных веществ в выхлопе, уменьшить расход топлива и все это без потерь для динамических характеристик. Honda тут же прослыла разработчиком передовых экологических технологий, сделав на форкамерно-факельное зажигание серьезную маркетинговую ставку. Инженеры Toyota, напротив, ограничились полумерами, что лишь укрепило за маркой славу производителя надежных, но консервативных машин. Впрочем, как ни странно, именно это обстоятельство в конечном итоге и приведет к рождению Prius.

Перемотаем историческую хронику на 20 лет вперед. Начало 1990-х гг. Toyota встретила в ранге несомненного лидера японского автопрома по объемам продаж, хотя на самом деле фирма погрязла в кризисе. Продажи упали на самый низкий за последнее десятилетие уровень, крайне невыгодный обменный курс йены к доллару сжирал прибыли, но хуже того, новый руководитель компании Соичиро Тойода пессимистически высказался о модельной линейке фирмы: «Автомобили Toyota стали скучными. Все наши машины похожи друг на дружку как братья-близнецы». Что-то нужно было менять, причем чем скорее, тем лучше.

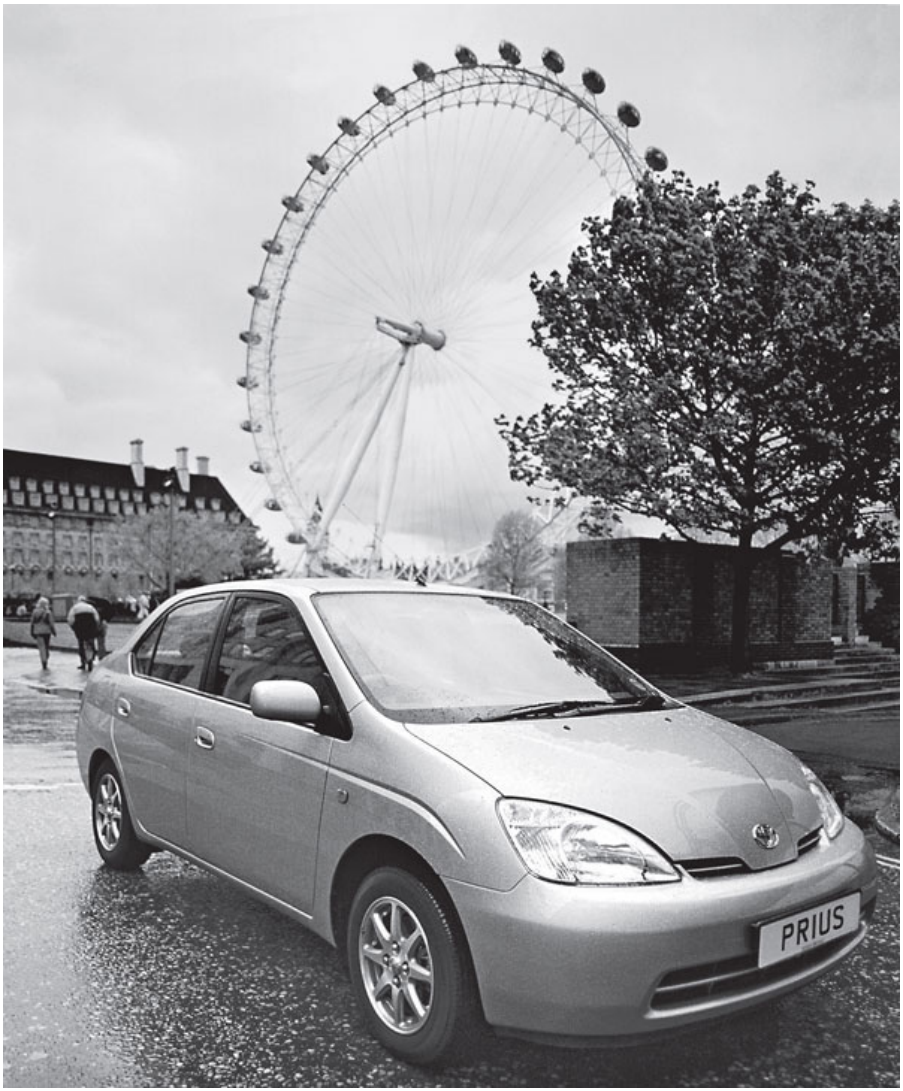
Поколение XXI в.

Осенью 1993-го вице-президент по перспективным разработкам Йосиро Кимбара собрал подчиненных и поставил перед ними новую задачу. Он попросил их отбросить все, что они

знают о современных автомобилях и в буквальном смысле создать машину завтрашнего дня, не стесненную оковами догм и стандартных решений. Амбициозный проект не без пафоса окрестили G21 – от английского слова generation, то есть «поколение» и XXI в. Кимбара немного немало требовал заглянуть в будущее и представить как будет выглядеть среднестатистический массовый автомобиль нового тысячелетия и с позиции дизайна, и с точки зрения технологий. Поначалу перед исследовательской командой G21 не стояло никаких сроков и конкретных планов. Единственным пожеланием руководства, а надо сказать Соичиро Тойода с самого начала стал настоящим фанатом проекта, было создание машины «фантастически экономичной и экологичной».

Впервые команда из специально отобранных инженеров, дизайнеров и технологов собралась вместе 1 февраля 1994 г. Возглавивший проект Такеши Учиямада неустанно повторял – главное для машины будущего это полет фантазии, инженерное чутье, наконец, интуиция. Пять месяцев команда рассматривала и изучала самые различные варианты, а в июле представила отчет о проделанной работе. В подробном документе досконально излагались предложения о создании нового компактного автомобиля с удлиненной колесной базой, высокой крышей, просторным салоном и высокоэффективным 1,5литровым бензиновым 4-цилиндровым двигателем. По предварительным оценкам экспертов групп G21, новая модель могла добиться 50-процентной экономии топлива, в сравнении с обычной моделью того же класса и мощности.

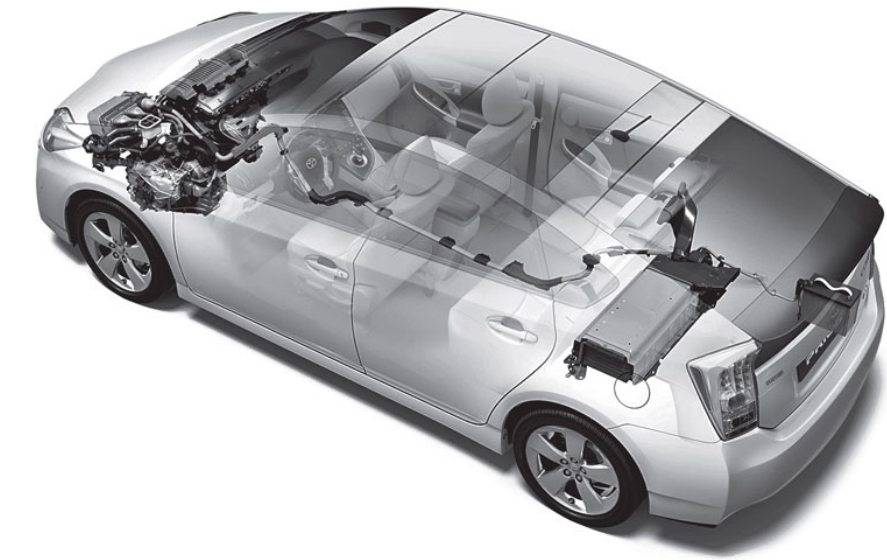
«И это все, что вы придумали за полгода работы?» – реакция руководства компании оказалась немедленной и однозначной. В самом деле, от участников проекта требовался инженерный прорыв, а вместо этого они предлагали всего лишь еще один обычный и скучный автомобиль… Может статься, что проект G21, начинавшийся с такой помпой, закончился бы полным пшиком, но в дело вмешался его величество случай.



Prius 1-го поколения (XW10)

Дело в том, что в то же самое время другая группа разработчиков Toyota трудилась над созданием нового поколения электромобилей. Вообще-то работы над автомобилями на электрической тяге стартовали еще накануне первого мирового нефтяного кризиса в 1971-м г., но сколько-нибудь заметные результаты долгосрочных инвестиций начали появляться лишь в 1990-х гг. Именно тогда Toyota наладила мелкосерийное производство электромикроавтобусов Town Ace, которые поставлялись в автопарки различных государственных организаций. Кроме того, началась разработка электроверсии люксового седана Crown Majesta. Оба проекта возглавлял Масанао

Шиоми. Умудренный опытом инженер искренне восхищался такими неоспоримыми преимуществами электродвигателя как практически полное отсутствие шума и вибраций, не говоря уж об экологической чистоте. При этом Шиоми осознавал, что для популяризации подобного транспорта нужны значительно более емкие аккумуляторы, которых попросту не существует в природе. И тогда в поисках ответа на вопрос: «Как увеличить запас хода электромобиля?» – он вспомнил про гибриды.



Ничего нового Шиоми-сан, конечно же, не придумал… Достаточно сказать, что еще на выставке в Париже в 1901 г. молодой инженер Фердинанд Порше предложил полностью готовый к действию автомобиль, оснащенный одновременно двигателем внутреннего сгорания и электромотором. Интерес к подобным конструкциям в первое десятилетие XX в. наблюдался и у других автомобильных компаний по обе стороны океана. Правда, инженеры того времени надеялись, что использование двигателей различных типов поможет достижению более высокой максимальной скорости и лучшей динамики. В следующий раз о гибридах вспомнили в тех же 1970-х гг. опять же в связи с топливным кризисом. Разработками подобных систем, помимо американских компаний, занялись в Volkswagen, а японская Daihatsu даже выпустила на рынок легкий гибридный грузовик. Но как только цены на бензин упали, интерес к гибридам мгновенно исчез. Вкратце, идея Масанао Шиоми казалось простой и гениальной – запас хода электромобиля можно значительно увеличить, если добавить в схему силового агрегата двигатель внутреннего сгорания. Своими соображениями инженер

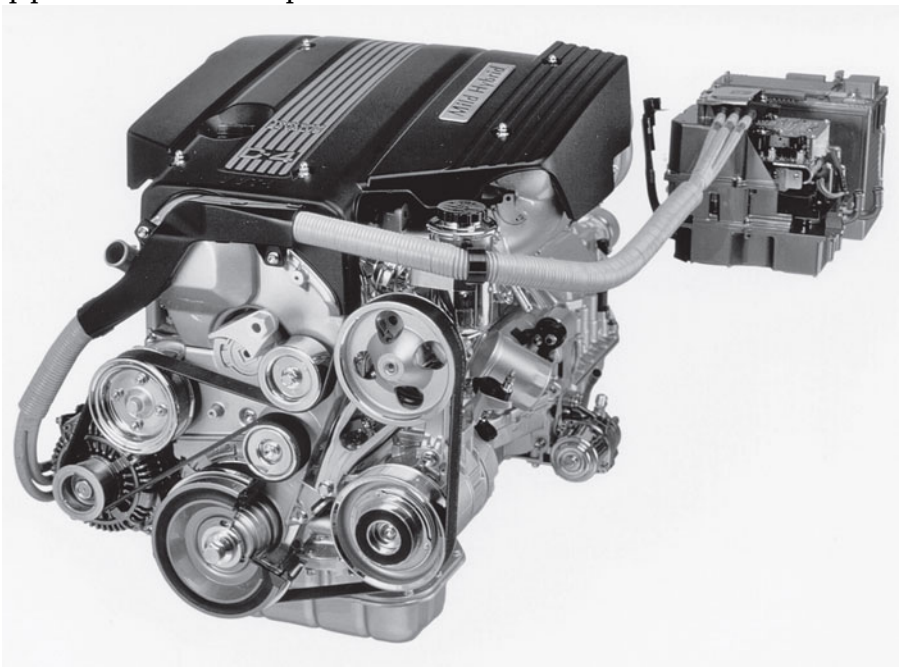
поделился с вице-президентом компании Акихиро Вадой, лично курировавшим не слишком удачно продвигавшийся проект G21. К удивлению подчиненного, шеф сразу проявил к идее неподдельный интерес и попросил представить максимально точные данные по предполагаемому расходу топлива перспективного гибрида. Вада сразу понял, что при правильном подходе экономичный и экологический гибридный автомобиль действительно может стать провозвестником транспорта XXI в. Кроме того, сыграло свою роль и уязвленное самолюбие высшего руководства Toyota. Дело в том, что еще в 1993-м администрация президента Клинтона запустила программу «Партнерство за новое поколение автомобилей» (PNGV). Правительственные гранты на разработку экологически чистых машин получили все американские компании, а японским фирмам не перепало ни цента. И это несмотря на то, что только у Toyota на тот момент насчитывалось четыре завода на территории США. В этом свете производство собственного гибрида представлялось отличным шансом утереть нос янки, а также отнять у Honda корону лидера в области технологических разработок. Словом, неудивительно, что без лишних колебаний и раздумий высший генералитет Toyota одобрил идею разработки гибридного автомобиля, предложенную Масанао Шиоми, а чтобы придать ей дополнительный вес и значимость, ее решили интегрировать в формат проекта G21.

Впереди – неизвестность

Все поменялось буквально за несколько дней. Еще недавно разработчики Toyota лишь робко предполагали, каким быть автомобилю XXI в., и тут все неожиданно стало предельно ясно. Изначально, как мы помним, перед командой проекта G21 не стояло четких сроков и задач, но теперь оказалось, что времени в обрез. Руководство компании рассчитывало, что прототип будущего гибрида будет готов к Токийскому международному автосалону. Очевидно, высшие чины Toyota боялись утечки информации и возможного ответного шага конкурентов, и прежде всего Honda. Ну а поскольку выставка в столице Японии традиционно проводится осенью по нечетным годам, то в январе 1995-го у дополненной специалистами по электромобилям команды проекта G21 на все про все оставалось чуть более полугода!

Проблем же предстояло решить множество. И первой из них являлся выбор принципиальной схемы работы гибрида. Подобные

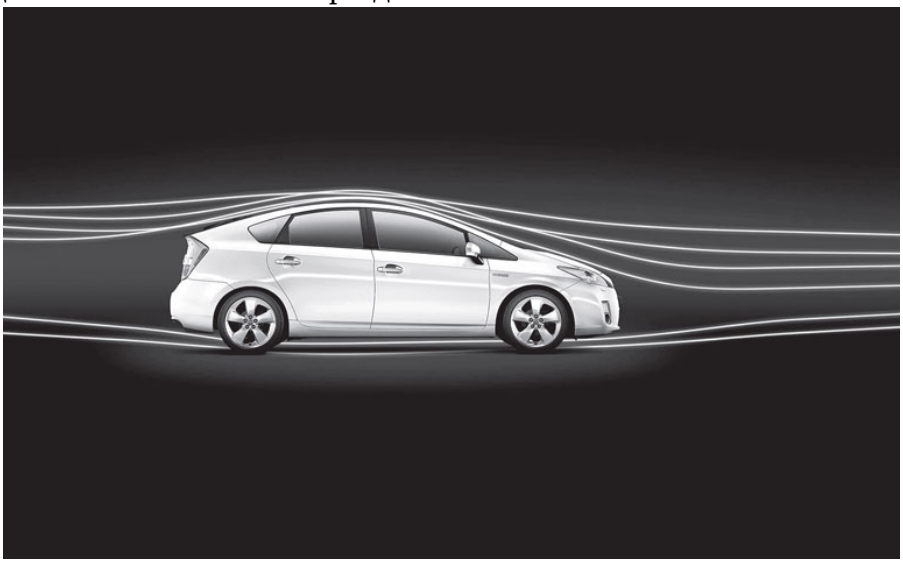
силовые установки делятся на два основных типа «серийные» и «параллельные». В первом случае ДВС используется лишь для того, чтобы подзаряжать аккумуляторы, которые в свою очередь питают электромотор, приводящий машину в движение. Такая система сравнительно проста конструктивно, но не слишком эффективна с точки зрения экономичности.



Параллельный гибрид работает принципиально иначе. Здесь двигатель внутреннего сгорания и электромотор вместе вращают колеса автомобиля, то есть работают параллельно друг с другом. Минус такой схемы в том, что ДВС постоянно находится в работе, а значит и экономия топлива вновь получается не слишком впечатляющей. Вот почему инженеры Toyota усовершенствовали принципиальную схему параллельного гибрида, предложив систему с разрывом потока мощности. Поскольку двигатель внутреннего сгорания или попросту ДВС наиболее эффективен в зоне 40–60 % от максимальной мощности, то можно избавится от потерь, скажем, при трогании с места, возложив эту задачу лишь на электромотор. Благодаря компьютеру, который постоянно отслеживает нагрузкубензинового двигателя, автомобиль самостоятельно подключает оптимальный в данной конкретной ситуации источник питания. Скажем, при интенсивном разгоне задействован и ДВС, и электромотор, а при медленной езде в пробках только электрический двигатель.

Избрав в качестве главного аргумента для привлечения покупателей невероятную для автомобиля этого класса

экономичность, японские инженеры рассчитали, что теоретически новый гибрид сможет добиться фантастически низкого расхода топлива – в районе 3 л на 100 км пробега. Но то в теории – на деле же все оказалось гораздо сложней.



Начать с того, что Toyota, как выяснилось, не выпускает основных компонентов для гибридного автомобиля – ни аккумуляторов, ни электромоторов, ни электрических инверторов – преобразователей тока. Вот почему заказ на разработку никельметалгидридных батарей поручили фирме Panasonic. Множество вопросов вызывало и собственно разделение нагрузки между ДВС и электромотором. В какой пропорции распределить мощность бензинового двигателя между генератором и ведущими колесами? Насколько мощный электромотор необходим для того, чтобы сдвинуть машину с места? Как наконец соединить в единый организм столь разные по сути силовые агрегаты? Напервомэтапе роль связующего элемента между бензиновым и электрическим двигателем доверили клиноременному вариатору, на тот момент считавшемуся самым эффективным и экономичным типом трансмиссии. Наэтом успехи исчерпывались. К обозначенному дедлайну ничего толком не было готово. И хуже всего – представленные Panasonic аккумуляторы не отвечали требованиям разработчиков ни по емкости, ни по габаритам. Так что довольно скоро стало ясно – к Токийскому автосалону подготовить полностью работоспособный прототип не удастся.

Но раз расписывать все преимущества будущего гибрида придется на бумаге, необходимо было сделать так, чтобы концепт-кар хотя бы выглядел привлекательно. Среди многочисленных дизайн-студий Toyota, разбросанных по всему миру, провели творческий конкурс на лучший экстерьер будущего

гибрида. Победителем стала работаИрвина Луи из калифорнийского центра стиля, справившегося со всей работой за две с половиной недели!

Сложно сказать, повлиял ли симпатичный седан небесно-голубого цвета на мнение посетителей, но на открывшейся 27 октября 1995 г. Токийской выставке невиданная доселе ToyotaPrius произвела эффект разорвавшейся бомбы. Пусть под изящными обводами аэродинамического кузова вместо никельметалгидридных аккумуляторов прятался обычный конденсатор, все равно от посетителей на стенде не было отбоя, журналисты расталкивали друг друга, пытаясь задать вопросы, а конкуренты лишь озадаченно пожимали плечами. Еще бы, ведь перспективная разработка Toyota, по словам создателей, на 1 л бензина могла преодолеть 30 км! С переводе с латыни Prius означает «тот, кто пришел первым» и гибридная машина действительно обещала то, чего не мог обеспечить ни один другой автомобиль мира. Конечно, даже неспециалисты понимали – концептуальному Prius еще далеко до серийного выпуска. Однако руководство Toyota прилюдно пообещало начать производство гибрида уже в 1998-м. Ну а слова представителей одной из крупнейших автомобильных корпораций мира редко когда расходятся с делом. И действительно не прошло и месяца с момента шумной премьеры Prius-прототипа на автошоу в Токио, как на полигоне Toyota уже начались дорожные испытания гибрида.

Правда, первые тесты закончились оглушительным провалом – машина даже не тронулась с места. Более того, инженерам не удалось запустить двигатель – сбой программного обеспечения. Вообще Prius больше чем какой-либо автомобиль до него зависел от надежности компьютерных технологий. Ведь электронике предстояло решать все важнейшие задачи, связанные с работой гибридной силовой установки: когда подключать бензиновый двигатель, сколько энергии перебрасывать на подзарядку аккумуляторов, как настроить сочетание работы двух моторов на максимально экономичное движение. Разумеется, даже незначительная ошибка «мозгов» приводила к тому, что машина попросту глохла, а управляющий компьютер в буквальном смысле требовал перезагрузки.

К февралю Prius удалось-таки заставить передвигаться самостоятельно, хотя электроника время от времени глючила. Но и этого весьма, надо сказать, скромного прогресса оказалось достаточным для руководства Toyota, чтобы «обрадовать» группу разработчиков сенсационной новостью – запуск серийной версии гибрида переносится на год вперед и должен состояться не

позднее осени 1997-го! Учиямада принял вызов. Чтобы подбодрить подчиненных, он вспомнил историю о конструкторах, которые в заключительные месяцы Второй мировой войны в условиях жесточайшего цейтнота создали первый японский реактивный истребитель, призванный отражать атаки американских бомбардировщиков. Реактивный перехватчик Mitsubishi J8M не смог внести перелом в ход военных действий, но, по выражению Учиямады, стал символом того, что при желании человек может решать задачу любой сложности в кратчайшие сроки.

Не будем забывать, руководство Toyota бросило на создание Prius едва ли не все финансовые и людские ресурсы. Теперь над проектом G21 трудились около 1000 сотрудников – порядка 60 % всего штата отдела перспективных разработок!

С каждым днем Prius становился все ближе иближе к реальности. Panasonic закончил работу над новыми, более компактными и емкими аккумуляторами – 240 напоминающих плитки шоколада 1,2-вольтовых «батереек» теперь удовлетворяли требованиям разработчиков Toyota. Другие проблемы решались по мере поступления. Чтобы отследить причину частых компьютерных сбоев в системе управления гибридной силовой установки, пришлось создать ее виртуальную модель. Благодаря компьютерному симулятору удалось понять причины конфликтов софта и устранить их. Следующим глюком стала неприятная особенность работы никельметаллгидридных аккумуляторов – при падении заряда батареи ниже 30 % резко падала энергоотдача и при этом значительно снижался ресурс батареи. Пришлось создать контролирующую систему, которая не допускала бы как падения уровня заряда аккумулятора, так и его перезарядку. Потом выяснилось, что электрооборудование гибридного привода очень требовательно к вопросам охлаждения. В электромобиле батареи и электромотор обычно устанавливаются под днищем, где во время движения им обеспечен постоянный приток охлаждающего воздуха. В компоновочной схеме Prius электромотор находился рядом с ДВС, создающим дополнительные тепловые нагрузки. При этом перегрев грозил возгоранием, так что в тестовых прототипах один из инженеров всегда следил за температурой аккумулятора через ноутбук, дабы не допустить пожара. Не любили аккумуляторы и эксплуатацию при минусовых температурах. В ходе испытаний выяснилось, что как только температура воздуха падала ниже минус 14 ˚С, вероятность критической ошибки в системе компьютерного управления значительно увеличивалась. Эту проблему удалось решить, создав для электромотора, инвертора и

аккумулятора персональную климатическую систему.

Прогресс очевидно радовал руководство Toyota, жаждавшее поскорее анонсировать запуск революционной разработки. И уже в мае 1997-го в интервью ведущей деловой газете Японии Nihon Keizai Shimbun Акихиро Вада рассказал о том, что дебют серийной версии гибридного седана перенесен на год вперед, и машина поступит в продажу уже ближайшей осенью. Не вдаваясь в технические подробности вице-президент отметил, что машина будет оснащаться 1,5-литровым мотором, максимальная скорость превысит 100 км/ч, а на одном литре топлива она, как и было обещано, сможет пройти порядка 28 км. Наконец, цена гибрида не будет превышать стоимость среднестатистического аналогично оснащенного хэтчбека более чем на 5000 долл. Если Учиямада и его подчиненные еще надеялись, что в крайнем пожарном случае сроки запуска Prius можно будет сдвинуть на более поздний срок, то теперь все пути к отступлению оказались отрезаны. Но в критических ситуациях человек действительно способен на невозможное. И летом, когда пора дорожных испытаний вошла в самую горячую стадию, оказалось, что прототип, в само существование которого пару-тройку лет назад попросту не верилось, ведет себя как годами отработанная и отлаженная конструкция. Последние недели перед запуском тесты не прекращались ни днем ни ночью, но Prius исправно наматывал километры в окрестностях Токио. В августе 1997 г. испытания завершились и без лишней помпы первые серийные экземпляры модели стали собирать на заводе в Такоке, рядышком с обычными Corolla.

Прогресс, которого Toyota достигла за несколько лет, поражал воображение. Если прежде компания не выпускала ни электромоторов, не преобразователей тока, ни других

комплектующих гибридной силовой установки, то теперь все, за исключением аккумуляторов, производили на предприятиях японского концерна. Два месяца спустя накануне Токийского автошоу Prius официально представили публике, а 10 декабря начались продажи модели. Несмотря на сравнительно высокую базовую цену в 2,15 млн йен (порядка 19 тыс. долл. по тогдашнему курсу), спрос сразу превысил предложение. Toyota планировала продавать порядка 12 тыс. автомобилей в год, но только за первые два месяца собрала почти 6 тыс. заказов. Впрочем, для японского рынка высокий интерес к новинкам – дело обычное. Причем резвый старт отнюдь не гарантирует дебютанту успешных продаж в дальнейшем.

Но в том-то и дело, что время для премьеры гибридной Toyota подобрали лучше не придумаешь. В декабре того же года состоялось подписание известного Киотского протокола, направленного на снижение выбросов углекислого газа во всем мире. Другими словами, если еще в ноябре разговоры об экологии носили более-менее факультативный характер, то теперь борьба за чистоту атмосферы приняла масштабы эпидемии.

На этом фоне появление серийного автомобиля со значительно пониженным уровнем содержания двуокиси углерода в выхлопе пришлось как нельзя кстати. Неудивительно, что правительства различных стран дабы стимулировать покупателей к выбору гибридных, то есть более экологически ответственных машин, стали вводить разнообразные льготы. Первым, разумеется, инициативу проявил кабинет министров

Японии – владельцам Prius снизили транспортный налог, а также пообещали денежные гранты будущим покупателям гибрида.

Модель первого поколения (заводской индекс XW10) предлагалась только на японском рынке. Столь осторожная политика Toyota имеет вполне логичные объяснения. Во-первых, инженеры фирмы не до конца уверовали в стопроцентную надежность столь революционного по конструкции автомобиля, чтобы рисковать своей репутацией на международном рынке. Провал же в Японии в любом случае легче замять. Кроме того, изначально сложно было предположить, каким спросом будет пользоваться машина. Наконец, дорогой в производстве Prius первых выпусков, несмотря на высокую цену, приносил фирме лишь убытки – столь дорогой оказалась машина в производстве.

Но как ни странно, надежность, за исключением редких случаев отказа аккумуляторов, оказалась вполне на уровне, а спрос заметно опережал предложение. Всего за три с половиной года было продано около 70 тыс. гибридных хэтчбеков. И тогда руководство компании решило, что Prius готов к покорению мира и уже в мае 1999-го первый гибридный седан высадился в США – важнейшем для Toyota рынке сбыта.

Следующая остановка – Америка

Оценочные испытания автомобиля не случайно начались в Сан-Франциско. Калифорния – это своеобразный трендсеттер для всех Соединенных Штатов. Любая вещь, которая станет популярной в «золотом штате», автоматически получает статус самой модной и актуальной в Америке. Впрочем, первые впечатления от машины у местных дилеров оказались весьма неоднозначными.

Prius 2-го поколения (XW20)

Для начала смущал, мягко говоря, необычный внешний вид модели. Но даже те, кто не придавал значения странноватому экстерьеру, удивлялись дешевому пластику отделки салона, скромному багажнику, в который не вмещалась даже детская коляска, и нескладной спинке дивана. Не добавляла Prius вистов и слабая динамика – до сотни машина разгонялась более чем за 13 сек., а также ватное ощущение педали тормоза. Великолепная экономичность покоряла лишь в теории. Бензин в США один из самых дешевых в мире, поэтому местные водители привыкли пренебрегать топливной экономичностью. Наконец, главным контраргументом против Prius являлась предполагаемая цена, начинавшаяся за отметкой в 20 тыс. долл. А ведь столько же стоил гораздо более мощный, просторный и лучше оснащенный седан Camry… Много ли будет покупателей у гибрида при таких вводных?

Надо отдать должное инженерам Toyota – они молниеносно проделали работу над ошибками. И уже в 2000-м свет увидел слегка обновлений вариант гибрида.

Внешне Prius с заводским индексом XW11 практически не отличался от оригинала. Машина разве что стала чуть длиннее и немного ниже, зато внутри куда больше изменений. Новые, более компактные аккумуляторы от Panasonic позволили сделать складной спинку дивана. Прибавили в мощности как бензиновый двигатель, так и электромотор-генератор. В результате разгон до сотни сократился до 12,1 сек. Кроме того, японцы предложили инновационную схему продаж через Интернет. Не обошлось и без государственных экологических субсидий. Американским покупателям Prius пообещали налоговые послабления – по итогам

года им возвращались 3150 долл. Власти Калифорнии, известные своими прогринписовскими настроениями, пошли еще дальше. Скажем, владельцы Prius получали право езды по резервным полосам в час пик. Для забитого машинами Лос-Анджелеса или Сан-Франциско – это весомый повод задуматься о покупке гибрида. Кроме того, дилеры согласились снизить собственную маржу ради того, чтобы цена Prius начиналась ниже психологической отметки в 20 тыс. долл.

И дело пошло. Несмотря на практически полное отсутствие рекламы, гибриды стали находить покупателей. Как и ожидалось, особенным спросом модель пользовалась в Калифорнии, то есть там, где традиционные модели от Toyota в силу своего конформизма и консервативности не в особом почете. На руку Prius сыграло и то, что первым на американский рынок гибридов вышла конкурирующая модель – Honda Insight.. Маркетологи Honda допустили очевидную ошибку, презентовав свой гибрид под лозунгом «Самый экономичный автомобиль мира». Само по себе это не было неправдой – Insight действительно потребляет немного меньше топлива, чем Prius. Но, как мы уже заметили, на американском рынке, где бензин традиционно стоит копейки, экономичность мало кого интересует. А вот сделать упор на ставшую столь модной экологичность Insight «хондовцы» простодушно забыли. И это уже не говоря о том, что Insight первого поколения мог предложить покупателям лишь двухместный салон и крошечный багажник. Prius же, несмотря на необычную внешность, представлял собой полноценный 4-дверный 5-местный седан с отдельным и умеренно вместительным багажником.

Prius 3-го поколения (XW30)

И все-таки победа над Insight казалась успехом местного значения. Уровня популярности японского рынка, где трехлетний Prius сохранял невероятно высокие 60 % первоначальной стоимости, в США казалось достичь невозможно. И тут на помощь японцам нежданно-негаданно пришел Голливуд! Совершенно неожиданно Prius купил Леонардо ДиКаприо, с давних пор слывший поборником экологических идеалов. Вслед за ним, уловив экологический тренд, устремились и другие звезды кинематографа: Камерон Диаз, Брэд Питт, Джулия Робертс… А потом случилось и вовсе невероятное – для церемонии вручения Oscar за 2003 г. калифорнийское ивент-агентство попросило у Toyota пять Prius для почетных гостей. О лучшей рекламе гибрида нельзя было и мечтать! Аренда пяти Prius не стоила фирме ни копейки бюджетных денег, но когда к красной ковровой дорожке подкатывал гибрид, а из салона выходили Харрисон Форд со своей женой Калистой Флокхарт, весь мир, перешептываясь, спрашивал друг у друга: «А что это была за машина?» Неудивительно, что к тому времени, когда на рынке осенью 2003-го появился Prius второго поколения, публика уже ждала его с распростертыми объятиями.

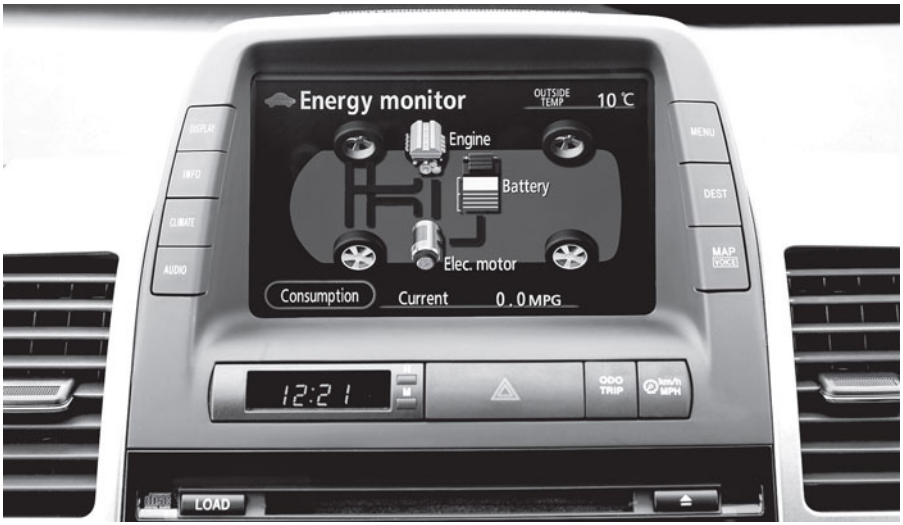
Модель второй генерации во всем превосходила предшественника. Во-первых, машина была на 15 см больше, а стало быть просторнее, да и внешность новинки оказалась куда менее спорной. Важнее, что новое поколение получило еще более мощный электромотор и бензиновый двигатель, обеспечивающие заметно лучшую динамику, – до сотни обновленная модель разгонялась за 10,4 сек., на полторы секунды быстрее предшественника. Аккумуляторы стали компактней и долговечней – заводскую гарантию продлили до 8 лет. А усовершенствованная фирменная трансмиссия, получившая новое имя Hybrid Synergy Drive, позволяла при полном заряде аккумуляторов ехать исключительно на электротяге, не выбрасывая в атмосферу ни грамма двуокиси углерода! Пусть такое счастье обычно длится не более двух минут и на скоростях не выше 50 км/ч, но все равно впечатляет. Наконец Toyota оставила новинке ценник предшественницы.

Это не замедлило сказаться на продажах. Если машина первого поколения в лучший год разошлась тиражом в 43 тыс. – это, к слову, в любом случае было гораздо больше, чем изначально планировали маркетологи Toyota, то новинка сразу же утроила (!) этот результат – почти 126 тыс. нашли хозяев по всем миру. Люди ждали заказанные гибриды по несколько месяцев! С тех пор цифры продаж только растут. В 2007-м годовой тираж превысил 200 тыс. машин, а в 2010-м Prius, уже

третьего по счету поколения, вплотную приблизился к отметке полмиллиона! Если Prius XW10 приносил компании лишь убытки – по оценкам специалистов себестоимость каждого экземпляра модели первого поколения составляла порядка 30 тыс. долл, то есть на 10 тыс. больше отпускной цены, то его наследники с лихвой компенсировали первоначальные потери. Сегодня Prius очень и очень прибыльный проект. Более того, гибридная силовая установка Hybrid Synergy Drive успешно применяется и на других моделях Toyota, в их числе Auris, Camry, Highlander. Переведена на гибридную тягу и почти вся гамма престижного бренда Lexus, включая даже представительский седан LS600h.

В погоню? В погоню!

Поначалу конкуренты не воспринимали Prius всерьез. И никто кроме инженеров Honda не торопился с выпуском собственных гибридов. Европейские компании даже открыто высмеивали конструкцию Toyota, в качестве доводов приводя новейшие дизельные модели, которые безо всяких гибридных фокусов обеспечивают сравнимый с Prius уровень экономичности и экологичности, будучи при этом значительно быстрее и дешевле. Но в том-то и дело, что рост популярности Prius начался с рынков Японии и США, где дизельные автомобили не делают погоды. И очень скоро стало ясно, что успех японского гибрида не только, вернее не столько в его технической начинке, сколько в идеальном попадании в яблоко маркетинговой стратегии. В то время когда все экологичное – от кукурузных хлопьев, не содержащих ГМО, до ветряков-генераторов – стало ультрамодным и актуальным, такой автомобиль как Toyota Prius не мог остаться незамеченным.



Большинство покупателей не имеют представления о том, каким образом работает гибридная силовая установка Toyota, еще меньше могут обоснованно и взвешенно перечислить преимущества Prius перед дизельным хэтчбеком, но подавляющее большинство из них не сомневается, что ездит на самом экологически ответственном автомобиле мира и тем самым вносит посильный вклад в благое дело сохранение окружающей среды. И это подтверждают факты. Скажем, в июне 2007 г. опрос, проведенный газетой New York Times среди владельцев Prius, выявил любопытную цифирь. 57 % владельцев машины выбрали гибрид для того чтобы продемонстрировать собственные убеждения и заботу о природе. Так что мало-помалу в экологическую гонку вооружений были вынуждены включиться все крупнейшие автомобильные компании. Скажем, Роберт Лутц вице-президент General Motors еще в 2004-м называвший Prius «любопытной технической несуразностью», всего через год – когда цены на бензин в США выросли почти в двое, а продажи японской «несуразности» превысили 175 тыс. экземпляров – поторопился взять свои слова обратно и признать, что его компания отстала от Toyota в деле разработки гибридных моделей.

Гибридный Lexus RX

Свои гибриды появились в модельной гамме американского Ford, Mercedes-Benz, Audi, BMW и других компаний. Причем далеко не все пошли по пути гибридизации предположенного Toyota. Скажем, французский концерн Peugeot-Citroën представил свой вариант, где место бензинового мотора занимает турбодизель. Своим путем и концерн General Motors, чей седан Chevrolet Volt работает по несколько иному принципу, нежели Prius. Большую часть времени этот автомобиль ездит на электромоторе, когда же заряд литий-ионных аккумуляторов заканчивается, в дело вступает 4-цилиндровый мотор, который через генератор вновь заряжает батареи, увеличивая запас хода – яркий пример эффективного серийного гибрида. Причем по приезде домой зарядить аккумуляторы Volt можно просто подключив машину к обычной домашней сети – 230 В и 16 А вполне достаточно чтобы за ночь полностью зарядить машину.

Еще более радикальным выглядит недавно представленный Nissan Leaf. Машина сразу получившая звание «Лучшего автомобиля Европы-2011» – это 100-процентный электромобиль. Выхлопная труба у «листочка», а именно так с английского переводится название модели, отсутствует как класс. Полного же заряда аккумуляторов хватает на 120–170 км пути в зависимости от манеры езды. Чтобы популяризовать свое детище, Nissan открывает в Европе заправочные электростанции, где аккумуляторы Leaf можно будет подзарядить за несколько минут. Кроме того, машину точно так же как и Chevrolet Volt можно заряжать от домашней сети. Ведутся работы и в других направлениях: машины на топливных элементах, новое поколение сверхчистого дизеля. И давайте признаемся откровенно – всей

этой экологической вакханалии не было бы, не случись такого автомобиля, как Toyota Prius.

Электромобиль Nissan Leaf

Основой силовой установки Toyota Hybrid System являются 1,5-литровый бензиновый мотор, работающий по циклу Аткинсона, электромотор-генератор и планетарная передача. Система полностью самодостаточная, поскольку при ее использовании отпадает необходимость в коробке передач как таковой. Как же работает этот хитроумный силовой агрегат? Передние колеса через дифференциал и понижающую пару шестерен жестко связаны с 30-киловаттным электромотором-генератором переменного тока и одновременно с внешней шестерней планетарной передачи. Обойма шестерен-сателлитов (водило) напрямую соединена с коленвалом двигателя, а центральная шестерня – с отдельным генератором. Планетарная передача выполнена так, что делит крутящий момент бензинового двигателя в соотношении 30:70. Треть – генератору, а остальное – колесам. А

генератор передает отобранную у двигателя энергию прямиком на электромотор и на колеса – плюс к тем 70 %, что направлялись туда напрямую. Вдобавок, генератор может подзаряжать батарею из 40 никельметаллгидридных аккумуляторов. Все это хозяйство, включая и обычный двигатель, управляется электронным контроллером.

Как машина приводится в движение? С места Prius трогается лишь благодаря электромотору-генератору, но при достижении скорости в 16 км/ч автоматически запускается бензиновый мотор. Причем он не только помогает электромотору вращать колеса, но и параллельно подзаряжет аккумуляторы. Если же нужно ехать «на все деньги», то продавив педаль газа до упора, мы останавливаем зарядку аккумулятора, и вся мощность бензинового двигателя, равно как и электромотора-генератора, идет к колесам, обеспечивая максимально интенсивный разгон. Любопытно, что при сбросе газа электромотор-генератор рекуперирует, то бишь возвращает потерянную при разгоне энергию аккумуляторам, а при торможении это процесс становится еще эффективнее.

Таким образом, Toyota Hybrid System выполняет и функции двигателей и бесступенчатой коробки передач. При этом учитывая, что трогается с места машина лишь на электромоторе, проблема задней передачи решена весьма остроумно – электромотор просто крутится в другую сторону!

Toyota Prius: хронология

1993 – осенью Toyota начинает работу над проектом G21 – создание автомобиля XXI в.

1994 – летом первые предложения творческой группы G21 не находят поддержки у руководства компании.

1994 – инженер Масанао Шиоми предлагает руководству компании рассмотреть возможность разработки гибридного электробензинового автомобиля.

1995 – в январе заново укомплектованная команда проекта G21 начинает разроботку гибридной модели.

1995 – 27 октября на токийском автосалоне представлен прототип будущей Toyota Prius.

1995 – в декабре начинаются дорожные испытания гибрида.

1997 – 10 декабря в Японии стартуют продажи Prius первого поколения (заводской индекс XW10).

2000 – дебютирует обновленная версия машины XW11, созданная с учетом пожеланий американских покупателей.

2003 – осенью на рынке представлен Prius второго поколения (XW20).

2009 – в марте начался выпуск Prius третьей генерации (XW30).

Toyota Prius: личное дело

Годы выпуска: 1997 – производится по сей день

Страны выпуска: Япония

Создатели: Такеши Учиямада, Масанао Шиоми, Ирвин Луи (дизайн)

Модели, созданные на той же платформе: Toyota Prius V

Вклад в историю: первый массовый гибридный автомобиль мира, заразивший автопромышленность «экологичной» лихорадкой.

Технические характеристики

Toyota Prius XW10 1998 (XW30 2011)

Общие данные

Кузов (число мест/дверей) – седан 5/5

Колесная база, мм – 2550 (2700)

Длина х ширина х высота, мм – 4275 х 1675 х 1490 (4460 х 1795 х 1500)

Колея спереди/сзади, мм – 1475/1480 (1525/1520)

Снаряженная масса, кг – 1250 (1495)

Скорость, км/ч – 160 (180)

Разгон 0-100 км/ч, с – 13,4 (10,4)

Расход топлива, л/100 км (шоссе/город) – 4,6/5,9 (3,7/3,9)

Запас топлива, л – 50 (45)

Двигатель

Расположение – спереди, поперечно

Конструкция – 4-цилиндровый, рядный, бензиновый, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра х ход поршня, мм – 75 х 84 (80 х 88)

Рабочий объем, $см^3$ – 1497 (1798)

Мощность, л.с. при об/мин – 98/4000 (136/5200)

Крутящий момент, при об/мин, Нм – 115/4200 (114/4000)

Шасси

Привод – на передние колеса

Коробка передач – планетарного типа

Главная передача – 3,9 (3,3)

Подвеска – спереди независимая, на стойках Mac Pherson сзади полунезависимая, упругая поперечная балка

Рулевое управление – реечного типа

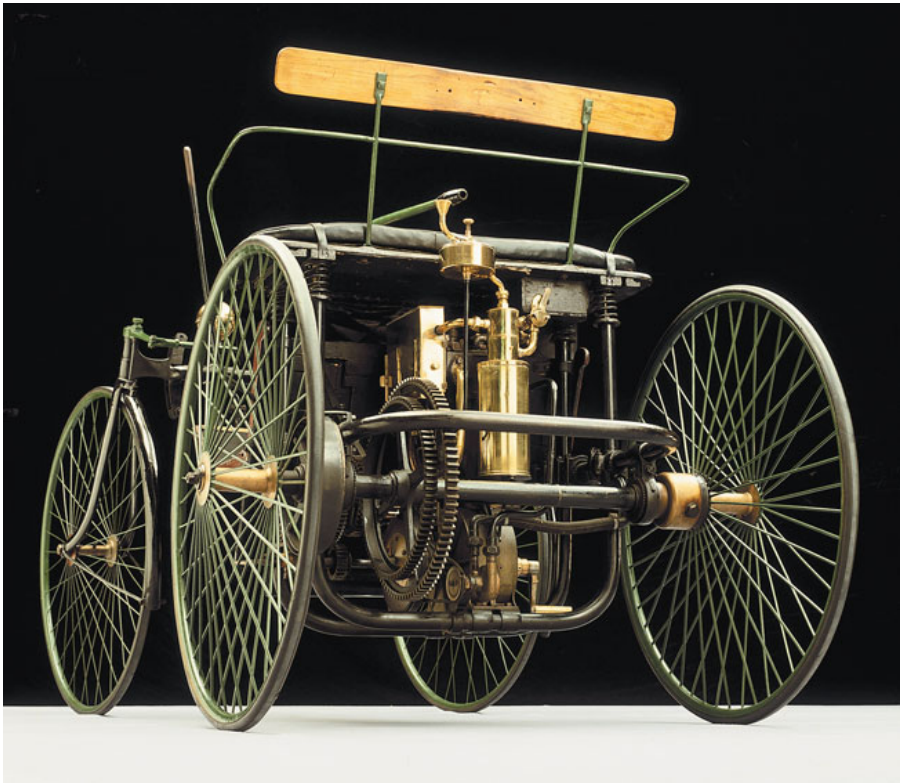
Тормоза – спереди/сзади дисковые вентилируемые/ барабанные (дисковые спереди вентилируемые)

Шины – 175/65 R15 (195/65 R15)

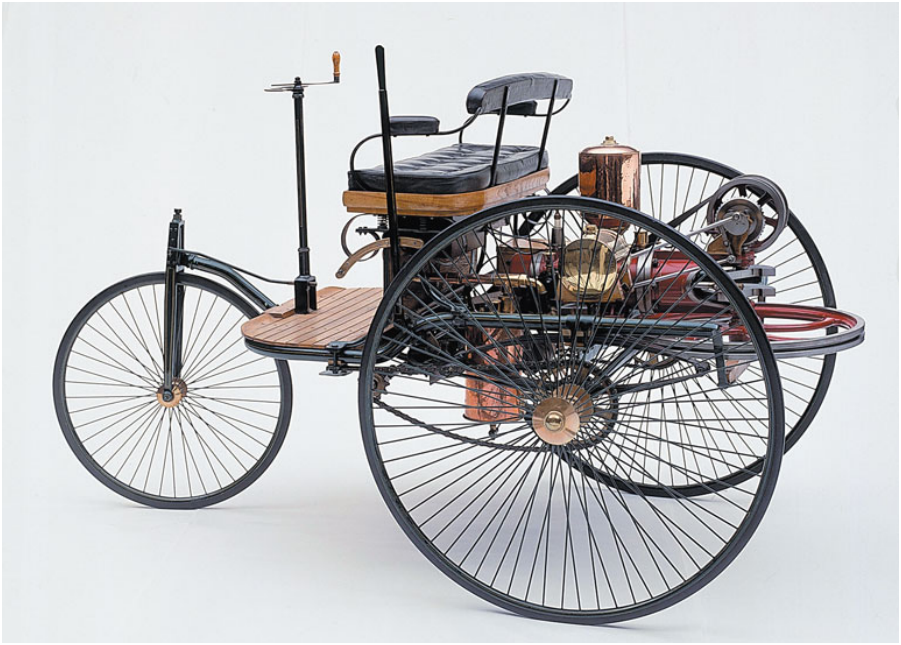
За неоценимую помощь в создании книги автор выражает благодарность

Екатерине Барабанщиковой
Оксане Вершининой, QTROËN РОССИЯ
Екатерине Кулиненко
Оксане Хартонюк, Porsche Russland
Анастасии Якшиной, VOLKSWAGEN Group Rus

Иллюстрации



Benz Motorwagen

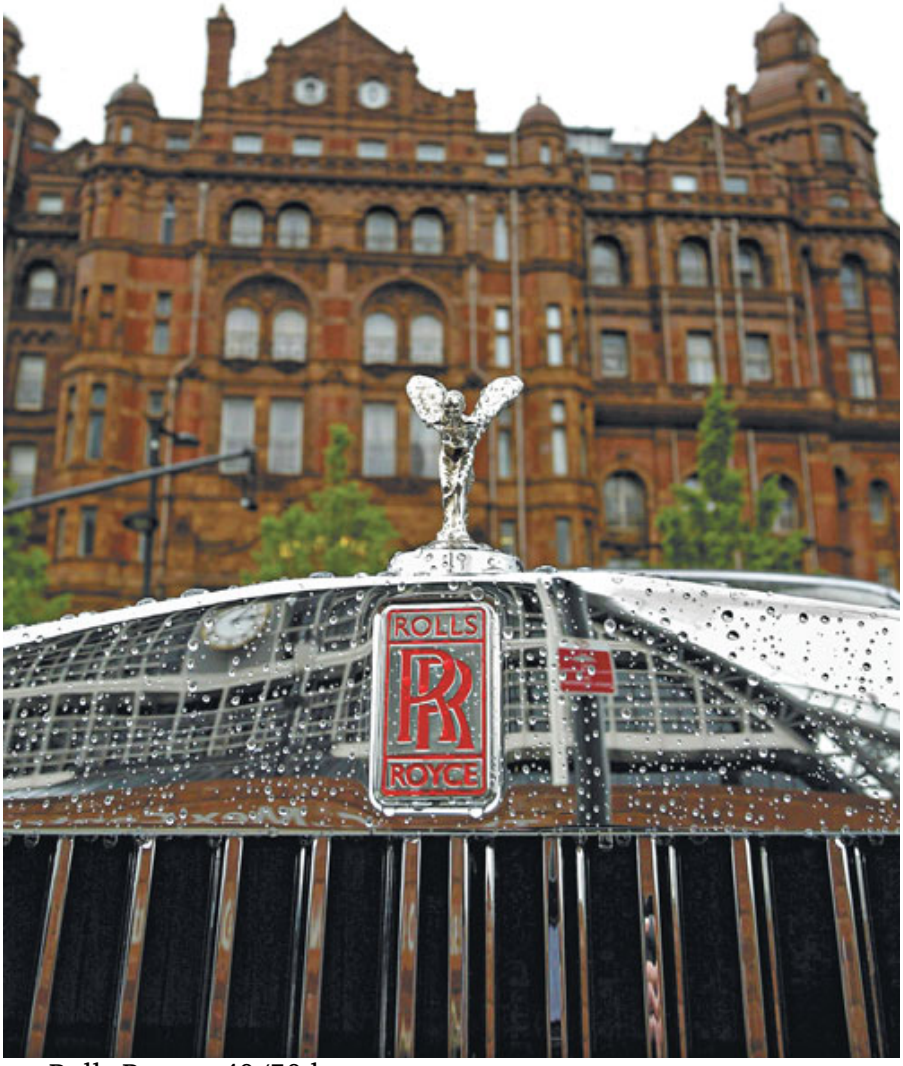


Benz Motorwagen

Rolls-Royce «40/50 h.p.»

Rolls-Royce «40/50 h.p.»

Rolls-Royce «40/50 h.p.»



Rolls-Royce «40/50 h.p.»

Ford

Ford

Jeep

Jeep

Jeep

Jeep

Citroën DS

Citroën DS

Citroën DS

Citroën DS

Austin Mini

Austin Mini

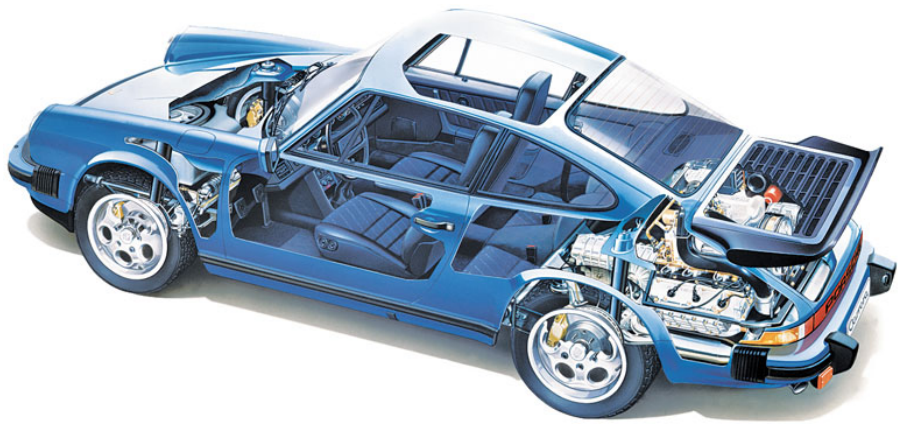
Porsche 911

Porsche 911

Porsche 911

Porsche 911

Porsche 911



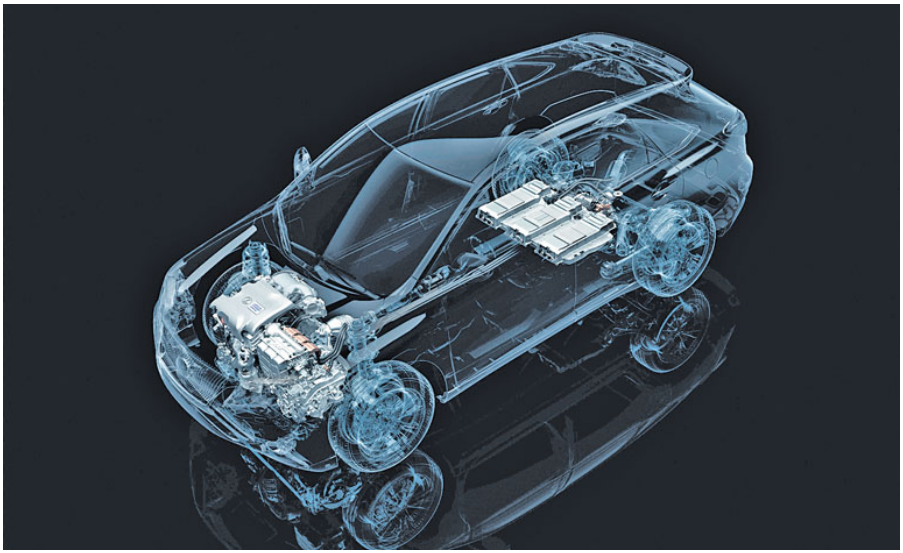
Porsche 911

Audi Quattro

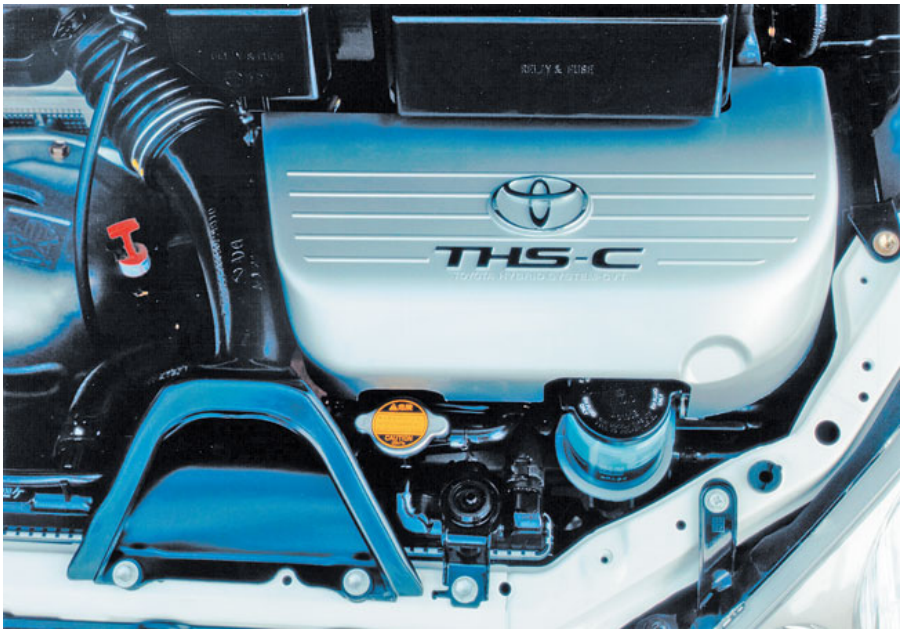
Audi Quattro

Toyota Prius

Toyota Prius



Гибридная силовая установка Lexus RX450h



Гибридный двигатель Toyota Prius

Легендарный Volkswagen Beetle